
حدث بالفعل
5
Looloo
www.dvd4arab.com
الضياع بين
أمواج المحيط
تحرير
م/ جلال عبد الفتاح
إشراف
أ/ حمدى مصطفى
المؤسسة العربية الحديثة

مقدمة المحرر

يستعرض هذا الكتاب وقائع حقيقية ، وأحداثًا صادقة حدثت بالفعل من واقع الحياة ، ليس لها أى تفسير على الإطلاق .

والهدف منها - بجانب التسلية والمعرفة ومتعة القراءة - فتح آفاق جديدة إلى عالم واقعى زاخر بالأحداث ، ويموج بالحركة ، ويتفاعل بالتغيير .

أيضًا الاطلاع على تجارب الآخرين وأفكارهم فيما يعرض عليهم ، وأساليبهم فى مواجهة محن الحياة ، وتحريك روح المغامرة والاستكشاف والتساؤل والبحث عن المجهول .

وتلمس النبع الصافى من الخيال المبدع الذى يتميز به الإنسان دون كل المخلوقات ، واستدعاء كل المعانى الجميلة من التضحية والفروسية والنبالة والسمو ، وإعلاء القيم الأصيلة التى تمثل جوهر الإنسان ، وسبب وجوده على الأرض ، وكيف يمكن للمرء أن يتصرف إذا ما صادفه موقف مشابه ، أو حتى أن يقيِّم سلوكيات الآخرين وأقوالهم بمعيار الإنصاف والشرف والجلال . فضلاً عن الكثير من المعلومات

العلمية أو النادرة أو الغريبة التى يتضمنها نسيج كل حدث أو موضوع ، بلا إقحام .

كما تشير على المرء ألا يلتصق كثيرًا بالماديات على حساب المعنويات ، فما لهذا خلق الإنسان .

أيضًا ترشده إلى استكشاف القواعد أو القوانين التى تحرك الحياة وتضبطها فى كل مجال ، لضرورة المواءمة والتكيّف والتغيير .

بمعنى آخر ، إدخال المنهج العلمى فى مسار حياتنا وأسلوب تفكيرنا وتناولنا للأمور ، فالحياة ليست فوضى .

والقاعدة الأساسية أن كل شخص لابد أن يجابه طوال حياته ، الكثير من الابتلاءات والاختبارات ـ شرها وخيرها ـ حتى تظهر أصالة معدنه وحقيقة ما بداخله .

كما أن عليه ألا يعتمد كثيرًا على حواسه فقط ، ففى هذا العالم من الأحداث والمشكلات ما لايمكن التوصل إليها إلا بإحكام العقل ، أو حتى بالحدس أو بعد النظر أو نفاذ البصيرة .

مصر الجديدة   جلال عبد الفتاح

محنة فى جنوب المحيط الهندى ..

[بقلم : جوردون كوك ، وآلان إيست]

منذ مدة طويلة ، ونحن نحلم بالإبحار فى نفس الطريق الذى سلكه المستكشف البريطانى الكابتن جيمس كوك James Cook ، فى المحيطات حول العالم ، منذ مائتى عام .

وعلى ذلك ، فقد قضينا أوقات فراغنا خلال الأعوام الستة عشر السابقة ، فى صقل مواهبنا على السفر البحرى لمدة طويلة ، والتدريب فى المياه القريبة من السواحل البريطانية . وقضينا الشهور الأخيرة فى إعداد مركبنا ـ ويف ووكر Wave Walker ـ واختباره فى أكثر الأجواء التى وجدناها عنفًا وقسوة . وهو مركب Boat شراعى ، يبلغ طوله 23 مترًا ، ويزن 36 طنًا ، ومصنوع من الأخشاب المتينة .

وهكذا أبحرنا من ميناء بلايموث Plymouth فى جنوب غرب بريطانيا فى يوليو 1976 ، على خُطَى جدى الأكبر « كوك » بمناسبة مرور 200 سنة على رحلته البحرية . وهى رحلة

تمتد إلى 65 ألف ميل بحرى ـ الميل البحرى يساوى 1.852 كيلومتر ـ وقد تستغرق الرحلة حوالى ثلاث سنوات لاتمامها . واصطحبت معى زوجتى مارى Mary ، وابنتى سوزان Suzanne ـ 7 سنوات ، وابنى يوناثان Jonathan ـ 6 سنوات .

انقضت المرحلة الأولى من الرحلة بطريقة مريحة ومبهجة . حيث أبحرنا نحو الجنوب على طول الساحل الغربى الإفريقى ، وحتى مدينة الكاب فى جنوب إفريقيا .

وقبل أن نتجه شرقًا ، أخذنا معنا بحارين مدربين ، هما : لارى ڤيجيل Larry Vigil الأمريكى ، وهيرب سيجلر Herb Seigler ، ليساعدانا فى اجتياز جنوب المحيط الهندى ، الذى يعد من أكثر بحار العالم عنفًا واضطرابًا .

وكانت محطتنا التالية فى رحلتنا الطويلة هى ميناء فريمانتيل Fremantle فى جنوب غرب أستراليا . فى خط مباشر بين الميناءين ، وعلى بعد 4708 ميل بحرى ـ حوالى 8474 كيلومترًا .

منذ اليوم الثانى من إبحارنا من مدينة الكاب Cape Town ، بدأنا فى مواجهة الرياح العاصفة . واستمرت هذه الأنواء الشديدة طوال الأسابيع القليلة التالية . لم تكن الرياح

العنيفة لتزعجنى ، ولكنها الأمواج العالية التى كانت ترعبنى . حيث بلغ ارتفاعها حوالى 15 مترًا ، أى قدر ارتفاع الصارى الأكبر Main - Mast لمركبنا .

فى يوم 25 ديسمبر 1976 ، وجدنا أنفسنا على بعد 2200 ميل بحرى ـ حوالى 3960 كيلومترًا ـ شرق مدينة الكاب الإفريقية . وبالرغم من حالة الجو المريعة ، فقد تمتعنا باحتفال عيد الميلاد على ظهر المركب ، بما فيها شجرة اصطحبناها لهذه المناسبة . وفى أمسية رأس السنة الجديدة ، لم نلاحظ أى تحسن فى حالة الجو. ولكنا كنا نأمل فى تغير قريب . ولقد تغير بالفعل ، ولكن إلى الأسوأ .

فى فجر الثانى من يناير ، أصبحت الأمواج هائلة الحجم . وكنا نبحر فى مقابل الرياح ، ومع ذلك كنا نحقق تقدمًا بطيئًا لا يزيد على ثمانية عقد Knot فى الساعة ، باستخدام شراع العاصفة الصغير Storm jib ـ والعقدة مقياس للسرعة ، وتساوى الميل البحرى فى الساعة ، أى تساوى 1.852 كيلومتر فى الساعة .

عندما كانت المركب تعتلى قمة كل موجة ، كان فى إمكاننا أن نرى الأمواج الضخمة تتدحرج فى اتجاهنا . وكان صرير

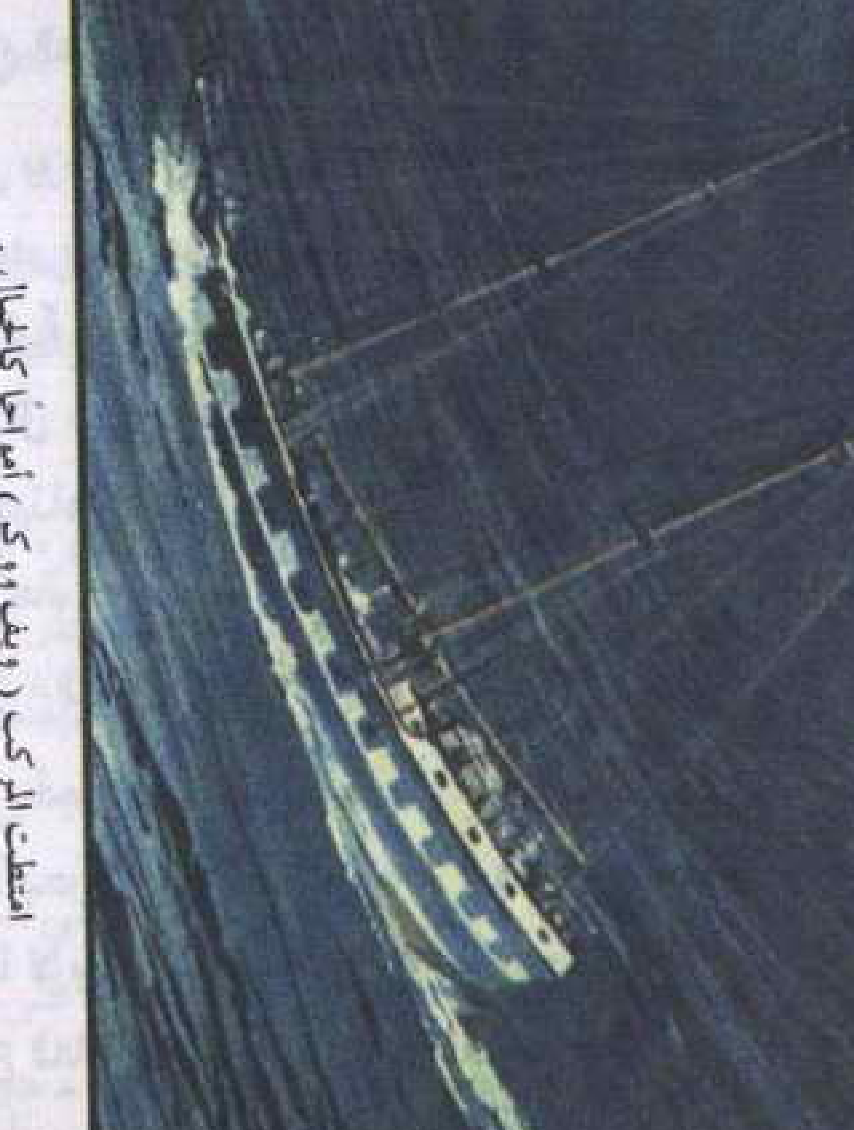
الرياح ، ورشاش المياه مؤلمًا للغاية . ولإبطاء اندفاع المركب ، طوينا الشراع الصغير . وحاولنا تحقيق قدر من التوازن ، بإلقاء مرساة الحبال الثقيلة Mooring ، لتتدلى فى الأعماق من مؤخر المركب .

ثم أخذنا نعيد ربط كل شىء على السطح . وبدأنا نتدرب على استخدام طوف النجاة Life - Raft . وتثبيت حبال الإنقاذ Life Lines ، وارتداء المعاطف المضادة للماء ، وسترات النجاة Life - jacket .. ثم الانتظار لما يحدث .

قرب الغروب ، بدت أول إشارة على الكارثة الوشيكة . ساد السكون المطبق ، المنذر بالسوء ! وهدأت الرياح تمامًا ، وتحولت السماء فجأة إلى ظلمة قاتمة . ثم ارتفع هدير مزمجر ، واندفعت سحابة ضخمة نحو مؤخر المركب Stern .

لفزعى تأكدت من أنها لم تكن سحابة ، وإنما موجة هائلة لم أر شيئًا مثيلاً لها من قبل . لقد كانت تبدو رأسية كالجدار أو الجبل المشطوف . ارتفاعها ضعف أى موجة أخرى ، مع قمة متكسرة مخيفة .

ازداد الضجيج وأصبح كقصف الرعد ، بينما تحرك مؤخر المركب فى مواجهة الموجة . اعتقدت للحظة أننا سوف ننجو



امتطت المركب (ريفر ورلي) أمواجًا كالجبال .

لو امتطيناها ، ولكن حدث تفجر مريع ، رج سطح السفينة Deck . لقد تكسر سيل جارف من المياه البيضاء والخضراء على المركب بأكملها . اصطدمت رأسى بعجلة الدفة ، وكنت مدركًا لما يحدث ، حينما قذفت بى المياه من فوق السطح لأغرق تحت الأمواج . تقبلت مصيرى ، بما فيه من الموت المقترب . وعندما كنت أنزلق فى غيبوبة ، شعرت بسكون مطلق !

طفت رأسى فوق سطح الماء ، فيما لم أكن أتوقعه . وكانت المركب « ويف ووكر » قريبة منى ولكنها منقلبة ، حيث كانت صواريها أفقية موازية لسطح الماء . فتشبثت بمنتصف الصارى الأمامى ، ثم جاءت موجة طوحت بالمركب إلى الوضع الصحيح . ووجدت نفسى سابحًا فى الهواء مع الصارى ، وقذفت بى الأمواج اللاصقة على ظهر المركب كالدَمية . تكسرت ضلوعى اليسرى ، وامتلأ فمى بالدماء والأسنان المتكسرة . وبطريقة ما ، عثرت على عجلة الدفة . فوجهت المركب لكى تجابه الموجة التالية بطريقة صحيحة ، واستمررت على ذلك .

كنت أشعر بأن المركب قد امتلأت بأطنان من المياه أسفلها .

لكنى لم أجرؤ على ترك عجلة الدفة لبحث الأمر . فجأة انفتح باب الكوة الأرضية الأمامية ، وظهرت مارى وهى تصرخ : « نحن نغرق ! لقد تحطم جانب المركب ، وامتلأنا بالمياه ! » . فصحت بها : « تناولى عجلة الدفة . » واندفعت نحو باب الكوة الأرضية .

كان لارى وهيرب يشغلان مضخات المياه بجنون . وكانت الأخشاب المتكسرة متدلية بزاوية غريبة ، والجانب الأيمن للمركب Starboard تالفًا ومفتوحًا . وكانت الملابس والخرائط والأوعية والنقود تحت مستوى الماء .

ووصلت إلى كابينة الأولاد ونصفى غارق فى المياه : « هل أنتم بخير ؟ » .. « نعم ! » .. وأجابوا من السرير الأعلى . وقالت سو Sue : إنها أسيبت بجرح فى رأسها ، حيث أشارت إلى تورم كبير فوق عينيها . ولم يكن لدى وقت للقلق بشأن الرءوس المصطدمة .

عثرت على مطرقة وبعض المسامير وقماش مضاد للماء ، وصعدت للسطح . كانت المركب تعب الماء مع كل موجة تقابلنا ، من خلال جانبها الأيمن المفتوح . وإن لم أستطع أن أقوم ببعض الإصلاحات ، فمن المؤكد أننا سنغرق .

وبكيفية ما استطعت بسط رول قماش ، وثبتته لتغطية باب الكوة الأرضية والفجوات الأخرى . واستمرت المياه فى التسرب ، ولكن معظمها ينزلق بعيدًا الآن .

كانت هناك مشكلات أخرى ، عندما احتجزت يد المضخة اليدوية ، بضغط المخلفات العائمة فى الكابينة . كما توقفت المضخة الكهربائية لحدوث ماس كهربائى بسبب المياه . وارتفع مستوى سطح الماء فى الكابينة إلى حد مخيف .

على السطح وجدت الطلمبتين الاحتياطيتين اليدويتين منزوعتين بشدة ، بجانب دعامة الصارى الأمامى للمركب Forestay ، وشراع مقدم المركب Jib ، وقوارب المجاديف للإنقاذ Dinghies ، وكذلك المرساة الرئيسية الأمامية Anchor . أى أن الدمار كان شاملاً أعلى وأسفل المركب .

تذكرت أن لدينا مضخة كهربائية أخرى تحت سطح غرفة الخرائط ، وأوصلتها إلى الأنابيب الخارجية . وحمدت اللَّه على أنى وجدتها تعمل .

قضينا الليل بطوله ونحن نعمل بعزم ومثابرة وصرامة فى شتى الأعمال الروتينية ، من ضخ المياه والتوجيه وتشغيل الراديو . لم نتلق أى رد لندائنا بالاستغاثة ، ولم يكن ذلك

مدعاة للدهشة ، خاصة فى تلك الأصقاع النائية من جنوب العالم .

كان تورم رأس « سو » ينذر بالخطر ، فقد كان لديها عينان سوداوان متضخمتان . ولكنها الآن فقط كشفت عن قطع عميق فى ذراعها . وعندما سألتها لماذا لم تجعلنى أعرف من قبل حقيقة جروحها . قالت بعفوية شديدة تدل على التقدير المبكر للمواقف : « .. لم أكن أريد أن أزيد متاعبك عندما كنت تحاول إنقاذنا جميعًا ! »

فى صباح الثالث من يناير ، تمكنت المضخات من خفض مستوى المياه فى عنابر المركب ، إلى المستوى الآمن والمناسب لكى نأخذ قسطًا من الراحة لمدة ساعتين بالتناوب . ولكننا مازلنا نعانى من تسرب المياه ، من مكان ما تحت خط مستوى المياه .

عندما فحصت الأمر ، تبين لى أن كل دعامات هيكل المركب المستعرضة قد تهشمت تقريبًا حتى القاع الطولى للمركب Keel . وفى الواقع ، فإنه لم يكن هناك ما يشد هيكل المركب Hul ، أو بالتحديد هيكل قطاع الجانب الأيمن ، سوى قواطع قليلة .

لقد بقينا على قيد الحياة لمدة 15 ساعة منذ أن ضربتنا الموجة الهائلة . ولكن هل تستطيع المركب « ويف ووكر » أن تتماسك بما فيه الكفاية حتى نصل إلى أستراليا . راجعت خرائطنا ، ووجدت أن هناك جزيرتين صغيرتين تقعان على بعد عدة مئات الأميال البحرية ناحية الشرق من موقعنا . هما جزيرة سانت بول St. Paul ، وجزيرة أمستردام Amsterdam . وكلتاهما فرنسيتان تتخذان كقاعدة علمية فى جنوب المحيط الهندى . وكان أملنا الوحيد هو الوصول لأى من هاتين الجزيرتين فى المحيط الشاسع . حيث تقعان على بعد 3555 ميل بحرى « حوالى 6400 كيلومتر من كاب تاون » .

ولكن ما لم تهدأ الرياح وتنخفض الأمواج ويتحسن الجو ، حتى يمكننا الإبحار ونشر الأشرعة ، فإن فرصتنا سوف تكون ضئيلة حقًا .

فى يوم 4 يناير ـ وبعد 36 ساعة من ضخ المياه المتواصل ـ تمكنا من الوصول إلى السنتيمترات الأخيرة من المياه . وكان علينا فقط متابعة ضخ المياه التى مازالت تتسرب أولاً فأولاً . لم يكن فى إمكاننا نشر أية أشرعة على الصارى الرئيسى الأكبر Main - Mast . حيث إن ضغط الهواء على

الشراع ، كفيل بتفكيك القسم المهشم من جسم السفينة . وعلى ذلك قررنا رفع شراع مقدم المركب الصغير ، والاتجاه نحو ما أعتقد أنه موقع الجزيرتين .

عثرت زوجتى مارى فى هذا اليوم ، على بضع علب من اللحم المحفوظ والبسكويت المحلى . وأمكننا تناول أول وجبة لنا منذ يومين .

ولكن راحتنا لم تدم طويلاً . ففى الساعة الرابعة عصرًا تراكمت السحب الداكنة . وخلال ساعتين وصلت سرعة الرياح إلى 40 عقدة ـ حوالى 72 كيلومترًا فى الساعة ـ وتراكضت الأمواج وبدأت فى الارتفاع . واستمر الجو فى التدهور طوال الليل . وفى فجر يوم 5 يناير كان موقفنا يدعو إلى اليأس مرة أخرى .

عندما ذهبت للاطمئنان على الأولاد ، سألنى جون Jon : « هل سوف نموت يا والدى ؟ » . وحاولت أن أؤكد له أنه يمكننا أن ننجو بالعمل الجاد والمثابرة المستمرة . ولكنه تابع قوله : « نحن لسنا خائفين من الموت ، إذا استطعنا أن نبقى معًا ! » . لم أجد الكلمات المناسبة التى يمكن أن تعبر عن مشاعرى ، فتركت كابينة الأطفال وأنا أكاد أختنق من

التأثر من صلابة تحملهم وصدق فطرتهم . وأمدنى ذلك بقوة إضافية لمكافحة البحر بكل ما أملك .

ولحماية ضعف الجانب الأيمن ، قررت استخدام هيكل الجانب الأيسر Larboard السليم لمواجهة الموجات القادمة . وارتجلت حلاً لجعل المركب أكثر استقرارًا ، وذلك باستخدام مرساة البحر الخلفية من حبال النايلون الثقيلة . حيث ربطت بالحبل وعاءين من البلاستيك ، كل منهما يضم ستة جالونات من شحم البارافين Paraffin .

فى مساء هذا اليوم ، جلست وهارى معًا متشابكى الأيدى ، بينما كان المزيد من المياه يتدفق عبر الألواح المحطمة عند كل حركة للمركب . وكنا نشعر أن النهاية أصبحت قريبة جدًا . ولكن المركب استطاع أن يمتطى العاصفة .

فى صباح 6 يناير هدأت الرياح إلى حد كبير . وحاولت أن أعرف موقع السفينة بالنسبة لخطوط الطول والعرض ، وذلك باستخدام آلة السدس Sextant لقياس الزوايا بالنسبة للأفق .

عدت إلى غرفة الخرائط محاولاً تقدير سرعة الرياح ، والتغير فى خط سيرنا ، والانحراف مع التيارات البحرية Drift ، والمجارى المائية Current ، وذلك لحساب موقعنا الحالى .

وأفضل ما أمكننى التوصل إليه ، هو أننا فى مكان ما فى محيط مساحته 100 ألف ميل مربع ، ونحاول أن نبحث عن جزيرة صغيرة لا تزيد مساحتها على 24 ميلاً مربعًا .

بينما كنت غارقًا فى تقديراتى وتصوراتى ، انضمت إلىّ « سو » وهى تتحرك فى ألم . كان الجانب الأيسر من وجهها قد أصبح الآن أكثر تورمًا وتضخمًا . ولم تعد عيناها لتظهرا إلا من خلال شقوق صغيرة من الانتفاخ . وأعطتنى بطاقة Card رسمتها بنفسها . فى الوجه الأمامى كان هناك كاريكاتور لى ولمارى ، ثم لى وحدى مع بعض كلمات تقول : « .. ههنا بعض الناس المضحكين ! هل هذا يجعلك تضحك ؟ » . ولقد ضحكت كثيرًا ، وكنت أحتاج إليه فى هذا الوقت العصيب . وعلى الجانب الآخر من البطاقة ، كانت هناك رسالة : « .. كم أحبكما معًا . ولهذا فإن هذه البطاقة تقول لكما شكرًا . ودعنا نأمل فيما هو أفضل ! » .

كان من الضرورى علينا أن نحقق الأفضل فعلاً فى كل ما نفعله بطريقة ما ، وأعدت فحص حساباتى عدة مرات ، حيث إننا فقدنا بوصلتنا الرئيسية Compass . وكنا نستخدم البوصلة الاحتياطية التى لم تكن مضبوطة تمامًا ، حيث إنها لا تحتوى على التغييرات المغناطيسية . ولذلك راعيت فرق هذا الانحراف المغناطيسى ، وكذلك تأثير التيارات البحرية الغربية .

فى الساعة الثانية من بعد الظهر ، صعدت إلى سطح المركب ، وطلبت من لارى ـ الذى يوجه الدفة ـ الانطلاق بالسفينة إلى زاوية 185 درجة ، نحو جزيرة أمستردام ، التى تقع على خط عرض 37 جنوبًا ، وخط طول 79 شرقًا . وقلت له باقتناع لم أكن أشعر به ، إننا لو كنا محظوظين ، فمن المتوقع أن نشاهد الجزيرة حوالى الخامسة عصرًا .

وبقلب مثقل بالهموم ، عدت إلى كابينتى فى الطابق الأسفل ، وصعدت إلى فراشى ، ولدهشتى ذهبت فى غفوة سريعة . وعندما استيقظت كانت الساعة تشير إلى السادسة مساءً ، وبدأ الظلام ينتشر . وكنت أعرف أننا لا بد قد تجاوزنا الجزيرة ، وكان أملنا فى العودة ، فى مواجهة الرياح الغربية للعثور على الجزيرة .

فى هذه اللحظة ، ظهرت كتله من الشعر الأشعث على طرف فراشى . كان يوناثان وأخته سوزى خلفه : « هل يمكننى أن أعانقك ! » . وتساءلت بدهشة : « .. ولمَ أحصل على هذا التقدير الآن ؟! » . وردت « سو » بفرحة : « .. لأنك أفضل أب فى العالم . وأعظم قبطان سفينة أيضًا ! » . وأجبت مهمومًا « .. ليس الآن يا أولادى ، إننى قلق ! » .

وردت « سو » بنبرة الأمر الواقع فى صوتها : « .. لاينبغى أن تكون كذلك ، لقد عثرت على الجزيرة » . وصحت بفرح « ماذا تقولين ؟! » . ورد الاثنان معًا : « إنها هناك ، أمامنا مباشرة . كبيرة الحجم كبارجة قتال ضخمة Battle ship » .

اندفعت إلى سطح المركب ، وتطلعت بارتياح نحو خط اليابسة الصخرى لجزيرة أمستردام فى الأفق . لم تكن الجزيرة سوى قطعة كئيبة من الصخور البركانية ، بها بعض النباتات الخضراء والطيور. ولكنها كانت أجمل الجزر فى العالم كله ، وأروع فنار شاهدته .

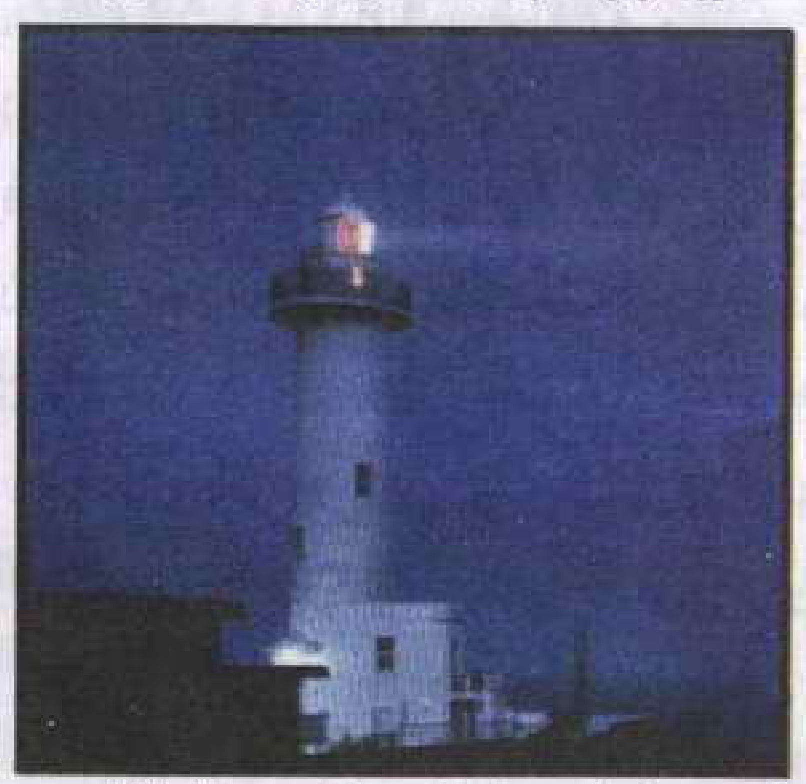
ورسونا فى المساء ، بعيدًا عن الساحل Off shore لقضاء الليل . وفى الصباح ، وقف سكان الجزيرة الثمانية والعشرون ، ليرحبوا بنا ، ويساعدوننا فى الرسو على الشاطئ الصخرى .

عندما أصبحت واقفًا على الأرض مرة أخرى ، امتلأت نفسى بالتقدير والامتنان لرفيقى الرحلة لارى ، وزميله هيربى . اللذين لم يفقدا مرحهما وتفاؤلهما حتى فى أقسى الظروف العصيبة .

وكذلك زوجتى مارى ، التى أمسكت بدفة السفينة وأدارتها



طيور الجزيرة الفرنسية تستقبل المركب عند الغروب .



فنار جزيرة (أمستردام) الفرنسية جنوب المحيط الهندى .

فى الأوقات الحرجة . وفوق كل ذلك ، اتجهت أفكارى إلى الابنة الصغيرة ، التى لم ترغب فى أن أشعر بالقلق حول جروحها . وكذلك ابنى الصغير ، الذى لم يكن خائفًا من أن يموت ، طالما كان مع والديه وأسرته .

* * *

أجريت للصغيرة « سو » ست عمليات متتابعة لإزالة الدماء المتجمعة بين الجلد والجمجمة ، قام بها الأطباء الفرنسيون فى الجزيرة . ثم سافرت مع أخيها ووالدتها على ظهر باخرة شحن من الجزيرة إلى ميناء فيرمانتيل فى جنوب غرب أستراليا ، على بعد 2074 كيلومترًا .

بعد إجراء الإصلاحات المؤقته للمركب ، أبحر به جوردون كوك والبحارون إلى أستراليا ، حيث التأم شمل الأسرة مرة أخرى فى فبراير 1977 . ولكن فى شهر أغسطس ، وقبل أيام قليلة من عزمهم على الإبحار مرة أخرى لاستكمال الرحلة ، اصطدمت سفينة صيد Trawler بالمركب وتسببت فى أعطاب شديدة .

بعد إجراء الإصلاحات للمرة الثانية فى الميناء الأسترالى ، استأنفت الأسرة رحلتها البحرية ، وحتى ميناء أوكلاند Auckland

فى نيوزيلاند . ثم انطلقوا شمالاً فى أبريل 1978 نحو ميناء سوفا Suva فى جزر فيجى Fiji ، على بعد 2070 كيلومترًا . ثم منها نحو الشمال الشرقى إلى جزر هاواى Hawaii - الولاية رقم 50 الأمريكية - والتى هبط على سواحلها الكابتن كوك عام 1777 .



بتصرف مختصر عن المصدر :

Reader`s Digest, An Article Titled : « Ordeal in the indian Ocean » . By Gordon Cook and Alan East , June 1978 . Pleasant Ville , N.y. 10570, U.S.A

مواجهة المحيط من أجل الحرية ..

[بقلم : كينيث شافير]

لسنوات طويلة والشاب يحلم بالهرب من العالم الشيوعى، وفجأة جاءته الفرصة المناسبة ، ولكنها مجازفة مميتة . فإما أن يقوم بها الشاب كارل بلى Karl Bley الآن ، وإما لن تتحقق أحلامه للأبد .

وحلقت طائرة أمريكية ذات محرك واحد على ارتفاع منخفض ، واتجهت مباشرة نحو باخرة ركاب سياحية تابعة لألمانيا الشرقية - قبل أن يعاد توحيد الألمانيتين عام 1989 - وكان تحليق الطيار بطائرته على ارتفاع منخفض فوق السفينة مباشرة ، علامة متفق عليها للميكانيكى الشاب - الذى يبلغ من العمر 24 سنة - والذى يعيش وراء الستار الحديدى Iron Curtain ، بأن يقفز من فوق سطح السفينة إلى المحيط الأطلنطى ، وأن يسبح بعيدًا .

كانت هواجس الريبة والشك تعتمل فى نفوس المشتركين فى عملية التهريب . فحتى مياه المحيط الأطلنطى ، التى لا تبعد أكثر من 12.5 كيلومتر عن مجموعة جزر فلوريدا

كيز Florida Keys ، تُعد مياهًا معادية فى معظم الأحوال . خاصة فى ذلك الوقت من السنة الذى يتوافق مع اليوم التالى لعيد الشكر Thanks giving ـ الذى يقع فى آخر يوم خميس من شهر نوفمبر ـ عام 1970 . ومع ذلك فقد امتلأت النفوس بالأمل والانتظار ، فى إمكان الترحيب بصاحب الوثبة اليائسة إلى عالم الحرية .

وحتى لو استطاع كارل الإفلات من قوة الامتصاص الهائلة لدواسر السفينة « الرفاسات » Propeller الخلفية ، فعليه أن يواجه أسماك القرش Sharks الشرسة التى تكتظ بها المنطقة ، حتى يصله قارب الإنقاذ . ولكن هناك تساؤلات محيرة أخرى : فهل كارل بلى نفسه على ظهر السفينة فعلاً ؟ ولو كان الأمر كذلك ، فهل سوف يتمكن من القفز ، أم سوف يفقد أعصابه وجرأته من منظر الأمواج من ارتفاع 12 مترًا ؟ ولو فعل ذلك ، هل يتمكن من أن يظل طافيًا فترة كافية ـ يكون خلالها عرضة لهجوم القرش ـ حتى يلتقطه قارب الإنقاذ ؟

كان الهروب إلى الحرية هدف كارل ، منذ الليلة التى عبرت فيها السفينة أمام السواحل الأمريكية منذ عامين .

وقد حدث ذلك عندما عمل على ظهر سفينة الركاب السياحية فولكر فرويند شافت Volker freund Schaft التى تقوم برحلات سياحية منتظمة بين موانى ألمانيا الشرقية ، وهافانا Havana عاصمة كوبا فى البحر الكاريبى . وكان مسار السفينة يقتضى ـ فى مراحلها الأخيرة ـ المرور فى مضيق فلوريدا . وكثيرًا ما شاهد أضواء مدينة ميامى Miami عاصمة الولاية ، عندما تبدأ سفينته عبور المضيق .

كان أخوه الأكبر إيريك بلى Eric Bley قد استطاع الإفلات من ألمانيا الشرقية عام 1955 . وتبعته بعد ذلك بعام خطيبته مارليس Marlis ، حيث هاجرا إلى الولايات المتحدة الأمريكية ، وأصبحا مواطنين أمريكيين . وأسس إيريك شركة ناجحة لبناء الماكينات فى ڤيلا بارك Villa Park جنوب مدينة شيكاجو Chicago بولاية إلينوس Illinois .

طوال 18 عامًا كان الأخوان يتراسلان بانتظام . وقد استطاعا خلالها تنظيم شفرة خاصة بهما ، حتى يمكن للرسائل أن تمر بسهولة تحت أعين الرقابة الألمانية الشرقية الدائمة . وعندما قامت السفينة برحلتها إلى هافانا لأول مرة عام 1968 ، كتب كارل لأخيه الأكبر إيرك رسالة من كوبا ، يقول فيها إنه لو اقترب إلى هذا الحد مرة أخرى من السواحل الأمريكية « فإننى سوف أقفز ، وأسبح حتى أصل إليها ! »

كان إيريك يعرف طعم المرارة اللاذعة التى تضمنتها رسالة أخيه ، فهو نفسه ذاق هذا البؤس لسنوات . كما أنه يعرف أيضًا أن الفرصة ضئيلة جدًا للسباحة 12.5 كيلومتر ، من السفينة وحتى الشاطئ . وكان هذا الإدراك وحده كفيل بإشاعة اليأس على الجانبين .

لكن إيريك توجه إلى « فلوريدا كيز » جنوب مدينة ميامى للبحث عمن يمكن مساعدته فى عملية تهريب أخيه كارل . وفى دوك كى Duck Key ، شاهد قاربًا للصيد بمحرك صغير خارجى باسم بيكود Pecuod ، يمتلكه الكابتن بوب لوى Bob Lowe . وكان القارب مناسبًا لانتشال أخيه ، حيث يمكنه الإبحار فى المياه الساحلية بسرعة 18 عقدة ـ حوالى 32 كيلومترًا فى الساعة .

استمع الكابتن لوى بصمت إلى خطة إيريك ثم سأله « إنك تريد أن ترتب عملية للإنقاذ بزورق سريع على مقربة من السفينة ، عندما يكون أخوك على استعداد للقفز ؟ » فأومأ إيريك برأسه موافقًا . واستكمل لوى كلامه : « .. إنك سوف تحتاج إذن إلى تعاون جوى وبحرى ، وإشارة محددة لأخيك بأن كل شىء جاهز ، قبل أن يقوم بقفزته ! »



بدأت السفينة الألمانية رحلاتها إلى (هافانا) عام 1968 ، حيث تقترب كثيرا من الساحل الأمريكى .

توجه الرجلان لمقابلة الطيار كين أجنيو Ken Agnew ، الذى تعلق قلبه بالمهمة الشاقة . والحق أن القبطان والطيار احترما إيريك وأحباه ، لما بدا منه . وأعجبهما عزمه اليائس على الكفاح من أجل حياة أخيه .

كان إيريك لديه بالفعل كل المعلومات المطلوبة عن تحركات السفينة الألمانية من كراسة سياحية Brochure ، أرسلها أخوه كارل . حيث تبين أن السفينة تقوم برحلاتها من ميناء روستوك Rostock ، المطل على بحر البلتيك Baltic ، إلى ميناء هافانا ، ثم العودة . كما كانت هناك صورة كاملة للسفينة ، ومعلومات كثيرة فى الداخل ، حتى ترددات جهاز الراديو « اللاسلكى » بالسفينة .

راقب الطيار مسار السفن الشيوعية لعدة أيام . فمن جزر باهاما Bahama ، تتجه السفن مباشرة نحو بالم بيتش Palm Beach شمال ميامى . ثم تتجه جنوبًا حيث ساحل ولاية فلوريدا الأمريكية حتى « كى وست » آخر الجزر الأمريكية . ثم تنحرف نحو ميناء هافانا الكوبى .

وضع الرجال الثلاثة خطة عملية استغرق إعدادها حوالى شهرين .. فعندما يشاهد الطيار السفينة الألمانية ،

يتصل على الفور بالراديو بالقبطان بوب ومعه إيريك . حيث يندفعان بالقارب السريع « بيكويد » . وعندما تقترب السفينة فى كى وست ، يمر الطيار فوقها على ارتفاع منخفض ، كعلامة لكارل أن يقفز من السفينة .

فى الأسبوع الثانى من شهر نوفمبر تأكد إيريك أن أخاه كارل على ظهر السفينة . وأنها سوف تمر أمام الساحل الأمريكى فى الأسبوع الأخير من نفس الشهر . وسوف يرتدى جاكيت لامعًا ، حتى يمكن لمنقذيه رؤيته بسهولة . وكتب كارل يقول إنه سوف يقفز من السفينة فى جميع الأحوال ، سواء ظهرت الطائرة أو لم تظهر . وقبل أن تنحرف السفينة بعيدًا عن الساحل الأمريكى .

انضم المهندس الطيار جورج بتلر George Buttler للفريق بطائرته الخاصة ، حتى يمكن مراقبة مسار السفينة ليلاً ونهارًا بالتبادل مع الطيار كين . وليومين متتاليين كان كل منهما يحلق حتى بالم بيتش ، ثم يتجه شرقًا نحو جزر باهاما لمسافة حوالى 96 كيلومترًا . ثم الاتجاه جنوبًا طبقًا لمسار السفن طوال الساحل الجنوبى لولاية فلوريدا حتى « كى وست » ، حيث تنحرف السفن إلى كوبا .

فى الساعة الخامسة والنصف من صباح الجمعة ـ ثانى يوم لعيد الشكر ـ كان إيريك يغادر فندقه فى « دوك كى » ، فى طريقه للمطار للحاق بالطيار للقيام بالاستطلاع الجوى ، حينما شاهد فجأة أضواء السفينة الألمانية عن بعد قادمة من ناحية الشرق . وفى الحال قفز إلى سيارته واتجه بسرعة إلى مطار ماراثون Marathon فى كى فاكا Key Vaca ، حيث كان الطيار كين فى انتظاره .

حلقت الطائرة ـ بأضواء مطفأة ـ فوق السفينة على ارتفاع عال للتأكد منها . وبرغم الظلمة الأخيرة ، فقد أمكنهما تعرف السفينة طبقًا لصورتها من كراسة الدعاية ، وحتى الأضواء الجانبية على هيكلها .

خلال دقائق عادا ثانية إلى المطار ، حيث كان فى انتظارهما القبطان بوب لوى ، الذى أخبرهما أنه لم يعد هناك وقت للذهاب شمالاً إلى « دوك كى » لإحضار القارب السريع . ثم اللحاق بالسفينة الألمانية التى تبعد الآن أمام مطار الماراثون بسرعتها القصوى « حوالى 20 عقدة » . ومعنى ذلك أنه مطلوب قارب تصل سرعته إلى 40 عقدة حتى يمكن اللحاق بالسفينة .

اندفع إيريك مع بوب فى سيارته نحو الجنوب بسرعة ـ وفى نفس اتجاه السفينة ـ للحصول على أى قارب آخر بأى حال من الأحوال فى « بيج باين كى » Big pine Key على بعد 30 كيلومترًا . بينما وصل الطيار جورج إلى المطار ، حيث تقرر أن يقوم بالمراقبة على ارتفاع عال . بينما يحلق كين على ارتفاع منخفض ، لإعطاء الإشارة المتفق عليها . وقبل تحليقها اتصل كين بزوجة جورج كى تتصل بحرس السواحل الأمريكية ، وتقول لهم « رسالة مزيفة » بأن هناك رجلاً فى المياه الضحلة الأمريكية Shoal ، وأن عليهم إنقاذه الآن . حيث إنه لم يكن متأكدًا من حصول بوب وإيريك على قارب سريع آخر .

ولكن بوب وإيريك تمكنا من الحصول على قارب سريع من الألياف الزجاجية Fiber - glass ، وانطلقا به نحو البحر . وأخذ كين يحلق فوقهما ، ليرشدهما إلى الاتجاه الصحيح . وقد تعطل المحرك ثلاث مرات ، ولكن القبطان بوب أمكنه تشغيله فى كل مرة بسرعة . وعندما أصبحت السفينة قريبة من المكان المحدد قرب « كى وست » حيث المياه الضحلة ، أعطى جورج من طائرته إشارة لاسلكية لزميله الطيار كين .

على الفور اتجه كين بطائرته نحو السفينة ، وحلق فوقها على ارتفاع عدة أقدام فوق رءوس الركاب وضباط السفينة المذهولين . وأخذ يكرر التحليق عدة مرات ، حتى ينتبه كارل للإشارة المتفق عليها . وبعد قليل شاهد رجلا فى قميص زاهى اللون يقفز من فوق حاجز السفينة ، وأكد ذلك لأصدقائه بالراديو .

ولكن جورج بطائرته على ارتفاع عالٍ ، صاح فى جهاز الراديو أن هناك رجلين فى المياه . ونظر كين من نافذته الجانبية ، وشاهد أربعة أشخاص يصارعون الموج . ولكن إيريك حذر الجميع بالراديو ، بضرورة إنقاذ أى شخص يقفز من السفينة .

اقترب القارب السريع ، وأخذ يلتقط الرجال من المياه . بينما كان كين يحلق فوقهم فى دائرة على ارتفاع منخفض . كان رد فعل السفينة عنيفا ، فرغم ضخامتها وسرعة اندفاعها ، فقد استطاعت بطريقة لا تصدق أن تستدير 180 درجة فى أقل مساحة ممكنة ، وتعود إلى المكان . فى نفس الوقت الذى أخذ القارب يتجه نحو المياه الضحلة والسفينة خلفه ، كما لو كانت تريد أن تنقض عليه . استمر ذلك



عندما حلقت الطائرة فوق السفينة عدة مرات ألقى (كارل) بنفسه إلى مياه المحيط .



اندفع القارب السريع فى الوقت المناسب لإنقاذ (كارل) .

الأمر بضعة كيلومترات ، وأصبحت المياه الضحلة قريبة جدًا ، وفى النهاية استدارت السفينة ، وواصلت طريقها إلى هافانا .

انطلق القارب نحو محطة حرس السواحل فى كى وست ، لاتخاذ الإجراءات القانونية . وكان الرجال الأربعة الذين تم إنقاذهم : كارل ، والدكتور مانفريد كوبفر Manfred Kupfer ـ 37 سنة ـ وهو طبيب أعصاب . وأخوه الدكتور راينهولد Reinhold ـ 33 سنة ـ الطبيب الباطنى . والدكتور بيتر روست Reter Rost ـ 37 سنة ـ أستاذ علم الجراثيم . وجميعهم من ألمانيا الشرقية . ولم يكن هناك أى اتفاق بين هؤلاء الأطباء ، وبين خطة إيريك لإنقاذ أخيه كارل . ولكنهم جازفوا بحياتهم من أجل حريتهم .

بتصرف مختصر عن المصدر :

Argosy Magazine , March 1971 . By Kenneth Schaefer .

Published by popular publication , inc./ 205 East 42 Street , New york , N.y 10017, U.S.A

تعطل اليخت على بعد من الشاطئ ..

[بقلم : مارفين بيرد]

طوال السنوات الماضية سعدت برحلات صيد الأسماك مع الأصدقاء أمام ساحل مدينة لوس أنجيلوس Los Angeles حيث أقيم ، خاصة خلال الإجازات وعطلات نهاية الأسبوع . ولكنى كنت أحاذر دائمًا ألا يبتعد الشاطئ عن مرمى النظر . وقد اقترح علىّ صديقى بيل مامبليد Bill Mumbled ـ 59 سنة ـ قضاء أسبوع فى رحلة لصيد الأسماك .

ولكنه أشار أن نقوم هذه المرة بالصيد فى خليج كاليفورنيا الذى يقع داخل الحدود المكسيكية ، باعتبار أن الخليج أكثر هدوءًا وأمنًا من مياه المحيط الباسفيكى وأمواجه العالية ، كما أنه مُغلق إلا من فتحته الجنوبية يعد مكانًا مثاليًا لتفريخ الأسماك . والأهم من ذلك أنه أكثر أمنًا ، برغم أنه يمتد إلى حوالى 1100 كيلومتر ، وعرضه يتراوح بين مائة إلى 280 كيلومترًا عند مدخله الجنوبى .

وعلى ذلك سحبنا يخت الصيد الصغير « ليزى » Lazy ،

خلف سيارة القان المجهزة ، واتجهنا جنوبًا عبر الحدود المكسيكية ، حتى قرية بورتيسيتوس Puertecitos الصغيرة المطلة على خليج كاليفورنيا ، حيث تقع على الجانب الشرقى لشبه جزيرة باجا كاليفورنيا ، أى كاليفورنيا السفلى Baja California .

كانت مياه الخليج هادئة تمامًا فى ذلك الصباح من شهر أغسطس 1978 ، حينما انطلقنا بيختنا الصغير - ليزى - الذى يبلغ طوله 16 قدمًا ، « والقدم يساوى 30.49 سنتيمتر » المزود بمحرك صغير ورفاس مثبت فى الطرف الخلفى خارج الهيكل Out board . وقد تزودنا بجالون من الماء « الجالون الأمريكى يساوى 3.785 لتر فرنسى » مع وجبة للغذاء وبعض الشطائر والفواكه .

قضينا يومًا رائعًا ، وأمكننا صيد بعض الأسماك ، وتحدثنا فى أشياء متعددة ، لم ننتبه إليها فى دوامة الحياة اليومية . واستمعنا إلى الموسيقى الهادئة من المستقبِل الصغير ، ونحن نتابع صيد الأسماك . وعند العصر بدأنا فى العودة إلى القرية المكسيكية الصغيرة حيث أوقفنا سيارتنا القان Van .

ولكن قبل كيلومترين من الشاطئ ، تعطل المحرك . فألقينا المرساة Anchor حتى نثبت فى مكاننا . ولقد لمست المرساة

كنا نتحرك مع التيار ، ونقوم بتقطير المياه وصيد الأسماك فى نفس الوقت

قاع الخليج فى هذه المنطقة على عمق 150 قدمًا ، أى نهاية طول الحبل النايلون . وابتهلنا إلى الله أن يظل كذلك إلى أن يمر أحدهم ويسحبنا إلى الشاطئ ، ولكن لم يمر أحد .

التصق اليخت « ليزى » بالقاع عبر المرساة ، إلى أن حل الظلام . وحينئذ تغير البحر الساكن ، وانقلب إلى وحش غاضب وازدادت سرعة الرياح ، وارتفعت الأمواج ، وجذبت المرساة وأطلقت اليخت منساقًا مع التيار Drift على غير هدى .

فى هذه الليلة قضينا ساعات عصيبة ، نجابه موجة إثر موجة تضرب القارب بشدة ، بينما كنا نحاول نزح الماء فى الظلام . كنا نعمل بجنون ، بأصابع متورمة شبه مخدرة لإنشاء مرساة بحرية مؤقته ـ تدلى من القارب إلى القاع ـ من صندوق خشبى فارغ وكيس للحبوب ، ربطناهما بالحبل النايلون ، حتى يمكن أن توقف اندفاع القارب نحو البحر ، وتجعله أكثر ثباتًا لمواجهة الأمواج . ولا أعتقد أننى شعرت بشيء يدعو إلى الراحة أكثر ، عندما رأيت بيل Bill يخترع شيئًا يدليه من جانب القارب ، حتى يمكن أن يدور ببطء ويواجه الموجة التالية بمقدمته Bow .

كان بيل غارقًا فى الظلام ، وكنت أنبهه بالوكز بالكوع

لتغيير اتجاه القارب . وكنا نبدل مواقعنا فى مقدمة القارب الضيقة . كانت الأمواج ترجنا بلطف ، ومع ذلك كانت أكتافنا ، وركبنا Knees ، ومرافقنا Elbows تصطدم دائمًا بالأخشاب القاسية للزورق . وفى الفجر Dawn كان الجو باردًا ، وصحونا من إغفاءة قصيرة من الإرهاق ، وقد تأكدنا أننا انجرفنا وسط خليج كاليفورنيا ، حيث المياه الزرقاء الرمادية العميقة . ومرت الأيام المتشابهة بسرعة .

أخذ بيل يملأ موقد جهاز التقطير الصغير Still ضمن صندوق الطوارئ . وقد أمكننا تقطير نصف لتر بهذه المعدات المتكتلة الغريبة . حيث استخدمنا علبة تسع جالونًا من البنزين بعد تنظيفها بقدر الإمكان . وملأناها إلى نصفها بالمياه المالحة ، ثم أملناها على جانبها فوق لوح معدنى . وأشعلنا تحتها خليطًا من السولار والزيت . وكان البخار يتكثف فى قنينة من البلاستيك على الطرف الآخر .

سحبت القارب المطاطى Dinghy إلى مقدمة اليخت ، وربطته هناك . حيث إن لونه البرتقالى الزاهى يمكن رؤيته بسهولة من الجو . وهو قارب للطوارئ ، يتم نفخه بالهواء ، وله مجدافان قصيران .

اليوم الثالث ونحن فى البحر ، وضلوعنا تؤلمنا ، وعضلاتنا تتقلص من أملاح الخليج . كما تورمت وجوهنا من الحرارة . وفى المساء ظهرة أضواء فى الأفق تلألأت فترة ، ثم ابتعدت عنا .

فى اليوم التاسع كان البحر هادئًا بما يكفى لمحاولة الصيد ، وقد أصبح لدينا ما يكفى من الماء المقطر . وتمكن بيل من صيد سمكة كبيرة كانت تحوم حول القارب . وكان ذلك فى يوم عيد ميلاد بيل التاسع والخمسين . واحتفلنا بذلك بآخر قطع الحلوى التى كانت معنا . وكانت أفكارى متعلقة بزوجتى جوان Joanne ، فهل تعرف الآن أننى مفقود ؟ وهل هناك أحد يعرف ذلك ؟ ولماذا لا يبحث عنا أحد ؟! لقد مرت تسعة أيام ونحن فى هذه الحالة .

فى نهاية اليوم التاسع ، هبت نسمة خفيفة ، عندما كانت الشمس فى الغروب . والليل فى البحر يحمل الرعب من الظلام والبرد والمجهول . وازدادت قوة الرياح مع مرور الوقت ، وارتفعت الأمواج بطريقة مخيفة ، مثلما كانت الليلة الأولى . وفجأة انفجرت إحدى العلب المشتعلة تحت جهاز التقطير . وانطفأت النيران فى العلبة الأخرى . وحاولت إشعال الوقود

بشرارة من البطارية ، حيث نفد الثقاب ، حينما قال بيل : « هل تعتقد أنه يجب علينا أن نفعل ذلك ؟! » .

لقد استخدمنا آخر ما كان معنا فى المضخة لإخماد الحريق منذ يومين ، عندما اندلعت النيران فى القارب ثلاث مرات . وكان بيل يخشى الحريق ، أكثر من خوفه من الظلام والأمواج . وعلى أية حال ، فقد كان فى قنينة البلاستيك حوالى نصف لتر من المياه العذبة . ورشف كلانا بضع رشفات ساخنة ، مذاقها مختلط بالبنزين والسولار والبلاستيك .

زحفنا نحو مقدمة الزورق للنوم ، ولكن كان علينا نزح الماء Bail بين الحين والآخر ، كلما ضربتنا موجة شديدة . ولكن البحر أصبح صاخبًا الآن ، وأخذ القارب يترنح وينحرف عن خط سيره . وضربت موجة عرضية مؤخر القارب Stern ، فجعلته يدور بجانبه نحو خط الأمواج . وفى الحال تلقى جسدى لطمة عنيفة من حائط من المياه ، مما زاد من آلام ضلوعى .

أخذنا فى نزح المياه بسرعة حتى لا يغرق القارب ، وكانت الرياح تهب حاملة الرذاذ المالح إلى ملابسنا المبللة ، حيث

تخترقها حتى العظام . وعندما انتهينا من ذلك ، انطرحنا فوق الطوف المطاطى فى مقدمة القارب ، وقد أنهكنا التعب وقلة النوم والعطش . وكان خليقًا بنا أن ننتهى قبل ذلك ، وجعلنا نتساءل ، ما لهؤلاء القوم لايبحثون عنا ؟ هل اعتبرونا فى عداد الأموات ؟!

ظللنا فى مقدمة القارب ، حتى ظهرت أشعة الشمس . كنا ننجرف بمحاذاة ساحل به شبه جزيرة كاليفورنيا السفلى «باجا» ، ولاحظت أننا أصبحنا قريبين من الشاطئ أكثر من أى وقت مضى . لقد بدأت الرياح أخيرًا فى دفعنا نحو الاتجاه الصحيح .

بعد الظهر ، كانت أشعة الشمس ساخنة جدًا . وبدأ بيل يفكر بصوت عال ، ويذكر زوجته هيلين Helen التى رحلت منذ عهد قريب ، وكيف أنه سوف يصبح قريبًا معها ! ولم أكن بعد مستعدًا للتفكير فى النهاية ، سيما وأنا فى منتصف العمر ، وأمامى الكثير لأنجزه فى هذا العالم قبل الرحيل . ومع ذلك حاولت إبعاد اليأس عن تفكير صديقى والتمسك بالأمل فى الحياة ، فأخطر ما يمكن أن يواجه المرء هو فقدان الأمل والهدف من الحياة .

كانت الأرض القريبة تبدو لنا كشبه جزيرة Peninsula ، ولكن قد يستغرق الأمر عدة ساعات للاقتراب منها . ولكن بيل قال لى « إننى أعتقد أن شبه الجزيرة هذه ما هى إلا مجرد جزيرة منعزلة ! » توجهت إلى الكابينة وأحضرت المنظار ، وأخذت أرقب الأرض ، وكانت بالفعل جزيرة منفصلة عن الساحل . ولكنا كنا نندفع نحوها بسرعة . واقترح بيل أن نجدف عندما نقترب منها .

مرت ساعة ، وأصبح واضحًا أننا سوف ننجرف مع التيار ونعبر الجزيرة . كان التيار سريعًا كالنهر ، والتجديف لن يُجدى وسوف نرهق أنفسنا . اقترح بيل أن يحاول السباحة ، وأن يسحب القارب خلفه ! وشعرت بالقلق لتفكيره بهذه الطريقة . ولكنى قلت له بلطف : إنه ليس قويًا بما يكفى بعد مرور هذه الأيام من سوء التغذية ، كما أننا سوف ننجرف نحو الشاطئ عاجلاً أم آجلاً .

لست أعرف كيف اقتربت الطائرة منا قبل أن اسمع صوتها أو أراها . كانت الطائرة تحلق على ارتفاع منخفض فوقنا تمامًا . التقطت قميصًا وأخذت ألوح باهتياج ، ثم انفلت من يدى المرتعشة إلى صفحة الماء . واستمرت الطائرة فى تحليقها بعيدًا فى خط مستقيم ، ثم مالت إلى جانبها

ببطء وعادت مرة أخرى لتمر فوق رءوسنا مباشرة . كانت طائرة برمائية Amphibian تابعة لحرس السواحل الأمريكية Coast Guard ، كما هو واضح على جانبها .

أسقطت الطائرة باراشوت « مظلة » Chute عائمة صغيرة زاهية اللون على بعد 50 مترًا ضد اتجاه الريح Upwind . واستطاع بيل أن يجذبها بعصا الصيد . كانت الرسالة فوق قطعة من الخشب ، أن هناك طائرة إنقاذ هليكوبتر Rescue Chopper فى الطريق .

حلقت الطائرة مرة أخرى ، ثم قذفت بمظلة أخرى أكبر بالإمدادات . ولكنها سقطت على بعد 100 متر فى اتجاه الريح Down wind . وقبل أن أعرف ماذا يحدث ، اندفع بيل فى المياه . انتابنى الذعر ، ولم يكن هناك وقت للتفكير فقفزت خلفه لجذب انتباهه . كنت أصيح وأصرخ بأعلى صوتى حين استدار أخيرًا . وعدنا معًا إلى القارب .

مرت ساعتان بعد أن رحلت الطائرة البرمائية ناحية الشرق ، حينما ظهرت طائرة هليكوبتر Helicopter من نفس الاتجاه ، وسرعان ما حلقت فوقنا . وعن طريق سلة معدنية وسلك صلب ، أمكن رفعنا من القارب بأمان .

قدم إلينا أحد أفراد الطاقم الخمسة عصير البرتقال قائلاً : « ارشفوا منها ببطء ! هل أصبتم بأذى ؟ » . وقال بيل « إننا حتى لم نصب بدوار البحر » Seasick . فواصل السؤال : « وهل أصابكم الجفاف Dehydration ؟ » . فقلت له إننا بخير والحمد لله ، وإن لدينا ما يكفى من المياه .

عرفنا منهم أنهم بدءوا عمليات البحث منذ ثلاثة أيام فقط ، برغم أننا فقدنا منذ عشرة أيام . والسبب أنه لم يكن هناك تليفون ، أو خط تليجراف فى قرية الصيد الصغيرة ، والتى اتخذناها محطة لرحلات الصيد .

تلاحقت الأسئلة من طاقم الطائرة ، حتى تحققوا فعلاً أننا لسنا فى النزع الأخير ، أو مصابون بفقد الماء ، وأننا فعلاً بخير . وأحضروا خريطة لمنطقة خليج كاليفورنيا . لقد انتشلتنا الهليكوبتر جنوب قرية الصيد بحوالى 128 كيلومترًا . لابد أننا انجرفنا نحو منتصف الخليج ، ثم عدنا نحو هذا الموقع بعد أن قطعنا ما لا يقل عن 320 كيلومترًا خلال عشرة أيام ، على غير هدى مع التيار .

لقد شاهدتنا طائرة حرس الحدود فى جولتها الأخيرة فى ذلك اليوم . وأخذنا نشكر الله ونصلى ونبتهل لإنقاذنا من هذه المحنة .

هبطت بنـا الهليكوبتر فى مدينة هيرموسيلو Hermosillo المكسيكية على الجانب الشرقى لخليج كاليفورنيا . وفى فنـدق جاندارا Gandara ، أخذت أتحدث إلى زوجتى جوان Joanne .

وبعد أيام من الراحة العميقة والغذاء الجيد ، عدنـا إلـى قرية الصيد واصطحبنا سيارة الڤان إلى الشمال نحو لـوس إنجيلوس . ولم نفقد سوى اليخت « ليزى » الذى ينجـرف الآن خاليًا مع تيارات خليج كاليفورنيا .



بتصرف مختصر عن المصدر :

Sport illus trated Magazine, An Article Titled « Adrift on Gulf of California » . By Marvin Bird, November 13, 1978 Published by Time inc . Time and Life Building , Rockefeller Center, New york, N.y. 10020 U.S.A.

جرفهم التيار وسط المحيط . .

[بقلم : إميلى دولير]

عندما تعطل محرك الديزل فى قارب الصيد عصر يوم 4 يناير 1980 ، لم يشـعر الصيادون الشبان الثلاثة بأى قلق حيال ذلك . فقد كانت اليابسة على مدى البصر ، وهنـاك من حولهم عدة قوارب صيد أخرى .

ففى هذه المياه القريبـة من سواحل جزيرة سيريلانكا فـى المحيط الهنـدى ، فـإن انتشـار القـوارب يعطـى المـرء إحساسًا بالاطمئنان ، برغم الأخطـار المحدقـة ، فـالكثيرون اختفوا ولم يعثر لهم على أثر .

ومع ذلك فإن الصيادين الثلاثة كانوا على ثقة أن قاربـًا آخر سوف يسحبهم إلى الشاطئ . لـذلك أخـذ أحدهم يلـوح بقميصـه اللامـع ، ربطـه فـى عصـا بـامبو « خـيزران » Bamboo ، وأخذ يلوح به ، بينما انهمك الآخران فى سحب الشباك لجمع حصيلة الصيد فى القارب .

ولكن الوقت كان متأخرًا ، والظلام بدأ فى الانتشار بسرعة .

وأخذت قوارب الصيد الأخرى فى العودة إلى الشاطئ . وتأكد الصيادون أن وهج الشمس الغاربة ، جعل قاربهم غير منظور بالنسبة للقوارب الأخرى . فأخذوا يصيحون حتى تشققت حلوقهم وبُحّ صوتهم . وسرعان ما وجدوا أنفسهم وحيدين فى قاربهم الخشبى المكشوف « كاندو كارى » Kandu karee ، الذى يبلغ طوله 28 قدمًا « حوالى 8.5 أمتار » .

والشبان الثلاثة هم سونيل آدامباراج Sunil Adambarage ـ 24 سنة ، وسيريل هنداڤيثارانا Cyril Hendavitharana ـ 19 سنة ، ونيمال جونيراتن Nimal Guneratne ـ 17 سنة ، وكلهم أقارب من عائلة واحدة . يشتغلون بالصيد قرب السواحل الجنوبية لجزيرة سيريلانكا Srilanka التى تقع جنوب الهند وقد وجد الثلاثة أنه لايمكن إصلاح المحرك ، لكسر واضح فى عمود المرفق .

لم يكن القارب مزودًا ببوصلة أو راديو « لاسلكى » ، أو أية أجهزة ملاحية . ولكن بما أنه لم يعد فى إمكانهم رؤية الجبال داخل الجزيرة ، فقد قدروا أنهم على بعد حوالى 32 كيلومترًا جنوب البلاد . ولكن كان لديهم الأمل أن نسيم المساء ، الذى



ساحل (سيريلانكا) حيث تنتشر قرى الصيادين .

يهب فى اتجاه الساحل ، سوف يجرفهم إلى البر . لذلك نشر الشبان شراعًا مؤقتًا ، وسرعان ما حل الظلام ، وغلبهم النوم .

عندما استيقظوا قرب الفجر تبين لهم أن الرياح غيرت اتجاهها ، وجرفهم التيار بعيدًا عن الشاطئ . إذ إنهم لم يعودوا يرون ولو لمحة واحدة من فنار دوندرا هيد Dondra Head جنوبِ الجزيرة . تولى سونيل القيادة ، باعتباره أكبر المجموعة سنًا وخبرة . حيث أمر بإبقاء الشراع كما هو ، إلى أن يصلوا إلى أى مكان بسرعة .

عندما عادت قوارب الصيد إلى مرفأ القرية ، لم يكن من بينهم قارب الشبان الثلاثة « كاندو كارى » . وأخذ والد سونيل يستفسر من الصيادين ، الذين أكدوا أنهم لم يروا القارب المفقود . وفى الصباح استعار الأب سيارة وأخذ يجوب القرى الواقعة على الساحل الشمالى الغربى ، حيث تكهن الصيادون بجنوح القارب هناك ، إلى أن وصل إلى ميناء جالى Galle الكبير ، ووافق صديق له فى الميناء ـ يمتلك مركبًا للصيد ـ على مساعدته . وعلى مدى أربعة أيام أخذ الرجلان يذرعان السواحل الجنوبية للجزيرة ، حتى كاد الوقود أن ينفد .

فى نفس الوقت بدأت السلطات السيريلانكية فى عمليات بحث واسعة جوًا وبحرًا . حيث قامت زوارق الدوريات التابعة للسلاح البحرى بالانتشار ناحية الغرب وحتى جزر المالديف ، على بعد حوالى 640 كيلومترًا إلى الجنوب الغربى ، حيث جنح العديد من قوارب الصيد من قبل . كما قامت طائرات الهليكوبتر التابعة للسلاح الجوى بدوريات واسعة على طول السواحل الجنوبية . لكن بعد مرور أسبوعين من البحث المتواصل ، اعتبر القارب « كاندو كارى » مفقودًا فى المحيط الهندى مع بحارته الثلاثة .

ما لم يعلمه أحد أن قارب الصيد انجرف ناحية الشرق ، على بعد 320 كيلومترًا فى اتجاه أستراليا Australia .

فى فجر اليوم الثانى ، أخذ الشبان فى تجميع ما لديهم من الماء والطعام . وتبين أن لديهم حوالى 16 لترًا من المياه العذبة فى وعاء من البلاستيك وعلبة من مسحوق الكاكاو ، وأخرى من اللبن المركز وبعض السكر . وأمر سونيل بتقنين الماء ، وحصة كل منهم نصف كوب مرتين يوميًا .

تمكن نيمال من صيد سمكة قرش صغيرة فى تلك اليوم ،

أعدوها فوق الموقد الصغير ، وتناولوها بشهية . وفى ذلك المساء حفر سونيل علامتين بسكينه على حافة القارب ، حتى يمكنه حساب الأيام .

مرت سبعة أيام ، قبل أن يتحول الجو ، وتزداد حدة الرياح وترتفع الأمواج . تمسك الثلاثة بجوانب وحبال القارب حتى لا يسقطوا فى البحر . ووسط العاصفة ، شاهدوا فى الأفق سفينة شحن . فأخذوا يصيحون ويلوحون بجنون ، ولقد اقتربت السفينة حتى أمكنهم رؤية بحارتها وهم ينظرون إليهم بالمناظير Binoculars ، ثم واصلت السفينة سيرها لتختفى بعيدًا ، وهم لا يصدقون .

كان لضياع فرصة النجاة القريبة منهم تأثير كبير مثبط للهمة والعزم ، والذى تحول خلال الأيام القليلة اللاحقة إلى صراع من أجل الحياة . وكان فى إمكانهم أحيانًا أن يصطادوا سمكة ، حيث يشوونها ويأكلونها دون شهية . وعندما مر عليهم أحد عشر يومًا ، نفد الماء لديهم . ولم يكن هناك ما يشير إلى قرب هطول الأمطار .

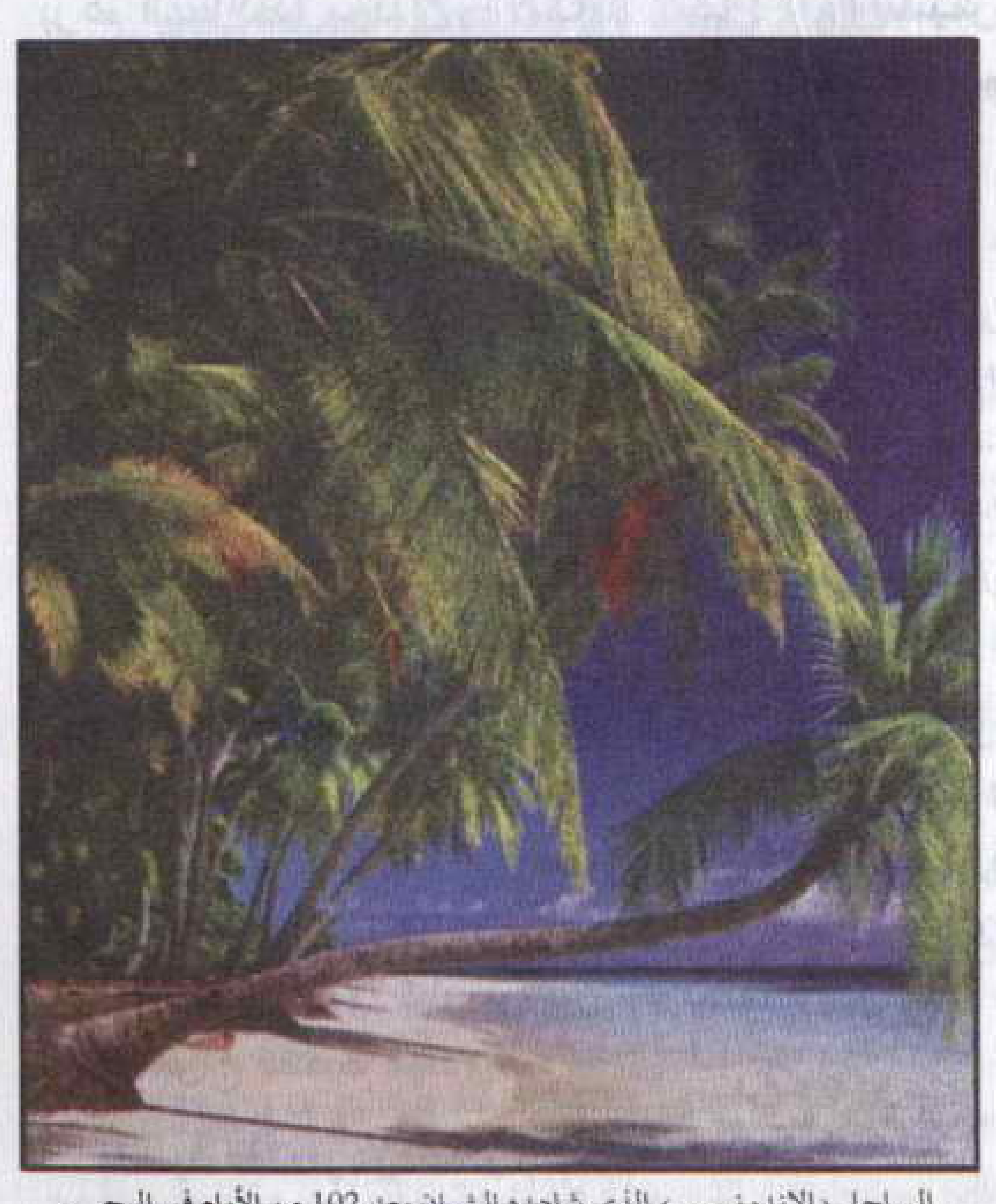
أخذ الشبان يبللون شفاههم ووجوههم بمياه البحر ، لترطيب حلوقهم الجافة . وفى اليوم العشرين نفد ما لديهم

من الثقاب ، فأخذوا يأكلون ما يصطادونه نيئًا أو مجففًا بالشمس .

تمسك والد سيريل بالاعتقاد بأن الشبان الثلاثة ما زالوا أحياء ، وأخذ يصلى من أجل سلامتهم . فيما كانوا هم على القارب التعس يصلون أيضًا من أجل بضع قطرات قليلة من المطر . وقد سقط المطر فعلاً ، فجعلوا يرتوون ، ويجمعون بعضه فى العلب والأوعية الفارغة . ولكن هذا الرصيد من المياه العذبة ، سرعان ما نفد بعد أيام أخرى .

مع مرور الأيام طالت شعورهم ولحاهم ، وأصبح شكلهم مشوشًا . وعندما هطلت الأمطار مرة أخرى ، غامروا بسد الثقوب الجانبية فى القارب لنزح الماء Scupper ، معرضين أنفسهم لخطر الغرق ، من أجل الاحتفاظ بالمياه العذبة فى قاع القارب .

برغم طريقتهم غير المنتظمة والغريبة فى الصيد ، فقد أمكنهم جمع صيد وفير فى الليالى المقمرة .. حيث أمكنهم تناول وجبات كاملة مُشبعة . ثم يبكون وقد هدهم الحنين إلى الوطن . إذ إن ليلة اكتمال القمر تعد إجازة فى سيريلانكا ، حيث يجتمع الأهل والأصدقاء ، لاقتسام الطعام والاحتفال مساءً .



الساحل (الإندونيسى) الذى شاهده الشبان بعد 102 من الأيام فى البحر .

مرت الأيام بطيئة مملة ، حتى إذا كان اليوم الثانى بعد المائة ، شاهد سونيل أرض جزيرة تحفها أشجار جوز الهند فى الأفق ، وأخذ الثلاثة يرقبونها وهم مسحورون . ولكن القارب انجرف بضع كيلومترات بعيدًا عن الشاطئ . ولم يكن فى استطاعة أحد السباحة لضعفهم الشديد ، ولذلك أخذوا يبتهلون ويصلون للنزول على الأرض . وفى الصباح اختفت الجزيرة ، إذ إن الرياح تغيرت فى أثناء الليل .

بعد ثلاثة أيام من ذلك مات نيمال فى أثناء نومه ، وحمله رفيقاه وألقياه فى البحر وعيونهم مبللة بالدموع .

فى 24 أبريل - وبعد مرور أكثر من 15 أسبوعًا - استيقظ الشابان على هدير محركات سفينة صيد أجنبية كبيرة تقترب منهما . وأخذا يشرحان - بالإشارات - أنه ليس لديهم ماء أو غذاء أو محرك . صعد الشابان إلى سطح السفينة ، حيث كان القبطان يتكلم لغة غير مفهومة . ثم سحبت السفينة قاربهما نحو ميناء بنجكولو Bengkulu ، فى جزيرة سوماترا Sumatra الإندونيسية .

لم يفهم أحد من رجال الشرطة فى الميناء لغة الشابين ،

برغم أنهما أخذا يرددان « لانكا .. لانكا ! » . وبتفتيش قاربهما عثر فيه على علبة ثقاب فارغة ، تحمل اسم الشركة فى كولومبو Colombo عاصمة سيريلانكا .

بعد أيام توجه الشابان إلى العاصمة جاكارتا Jakarta ، حيث استقبلهما السفير السيريلانكى فى إندونيسيا فى السفارة ، واستضافهما فى مقر إقامته . وقام الأطباء بالكشف الطبى على الشابين ، وكانا بصحة جيدة ، فيما عدا بعض التورمات ، وانتفاخ المعدة بسبب سوء التغذية وشرب مياه البحر . وزودهما السفير بوثائق السفر وتذكرتين للعودة جوًا إلى الوطن .

وصل الشابان إلى مطار كولومبو الدولى ، حيث استقبلوا بحفاوة شديدة ، ومظاهر الفرح من الأهل والأصدقاء والصحفيين والسلطات الرسمية . إذ يعد ذلك معجزة حقيقية أن يبقى هؤلاء 111 يومًا بلا ماء أو طعام . قطعوا خلالها أكثر من 2240 كيلومترًا بين سيريلانكا وإندونيسيا ، وسط أمواج المحيط الهندى .

بتصرف مختصر عن المصدر :

Reader's Digest Magazine, An Article Titled « Sixteen Weeks Adrift ». By Emily D' Aulaire, March 1982. Pleasant ville, N.y 10570, U.S.A

حاول عبور الأطلنطى بمفرده ..

[بقلم : شيللون كيلى]

قبل منتصف الليل فى الرابع من فبراير 1982 ، استيقظت دوريس كالاهان Doris Callahan من نومها مذعورة فى منزلها فى مدينة دوفر Dover بولاية ماساتشوسيتس الأمريكية ، على حلم مزعج ، شاهدت فيه ابنها Steven وهو يبحر وحده وسط المحيط الأطلنطى بيخت صغير . وقالت دوريس لزوجها إدجار Edgar : « لقد شاهدته حقًا ، وهو يصارع فى الظلام والمياه الداكنة » . وحاولت الأم ابعاد هذا الحلم المزعج عن ذهنها ، فيما كان ابنها ستيفن يواجه فعلاً كابوسًا مروعًا .

فى نفس الوقت تمامًا ، كان ستيفن كالاهان ـ 29 سنة ـ مستلقيًا فى فراشه فى مركبه الشراعى « نابليون سولو » Napolean Solo ، الذى يبلغ طوله 6.70 أمتار . وكان فى يومه السابع منذ أن غادر جزر كنارى Canary islands ـ مقابل الساحل الغربى الإفريقى ـ بعد أن قطع حوالى 1280 كيلومترًا ،

فى رحلته الأخيرة للعودة إلى وطنه الأمريكى ، ضمن رحلته ذهابًا وعودة عبر الأطلنطى Round - Trip ، لاختبار مركبه الذى صممه وبناه بنفسه ، كنموذج ليخت صغير عابر للمحيطات . وقد قدر أنه يمكنه الوصول إلى جزيرة أنتيجوا Antigua فى البحر الكاريبى فى 24 فبراير ، إذ كانت الرياح معتدلة . ولكن فى هذه الليلة بدأت العاصفة تهب بقوة .

فجأة اصطدم شىء ما بعنف بهيكل المركب . وفى ثوان وجد ستيفن نفسه والمياه تغمره حتى خصره . وبدا الأمر وكأن المركب على وشك الغرق . انتزع سكينًا ، وأخذ يحاول فصل حقيبة معدات الطوارئ . ولكن المركب استمر فى الغوص ، مما جعل ستيفن يعتقد أنه سيغرق مع الحطام . فاندفع إلى السطح ، ووجد مقدم المركب غارقًا تمامًا تحت سطح الماء .

فك طوف النجاة Life Raft ، وأخذ فى نفخه بالهواء ، ثم قفز إلى الطوف . بينما كانت الأضواء البراقة المتقطعة أعلى الصارى لجهاز الإشارة لمنع الاصطدام تومض آليًا ، وتلمع على صفحة المحيط .

اقترب ستيفن بطوف النجاة من المركب الغارق ، وأمكنه

اقتطاع جزء من الشراع . والتقط لفافتين عائمتين وعلبة بن . ولكن ذلك ليس كافيًا للإبقاء على الحياة . كان فى حاجة شديدة لحقيبة معدات الطوارئ Duffel Bag المضادة للماء ، والتى تحتوى على كيس صوفى ثقيل للنوم ومواد تموينية وأدوات ومعدات أخرى ضرورية للإبقاء على الحياة فى البحر .

ربط طوف النجاة بمؤخر المركب ، ثم غطس تحت الماء إلى الكابينة الرئيسية ، ليحاول انتزاع الحقيبة . وكان يضطر إلى الصعود إلى السطح لاستنشاق الهواء . وأخيرًا استطاع تحرير الحقيبة من مكانها . ولكن الباب كان قد سُد بالمياه ، وأخذ يكافح من أجل حياته . وفجأة انفتح الباب Hatch بفعل الأمواج ، وخرج ستيفن بسرعة طلبًا للهواء ، وقفز إلى الطوف . ثم أطال الحبل بينه وبين مؤخر المركب . على أمل أن يعود صباحًا لإنقاذ بعض المعدات الضرورية الأخرى .

قبل الفجر بقليل انقطع الحبل ، وأخذ ضوء الصارى يتضاءل ، ثم اختفى عندما غرق المركب تمامًا . لم يبق له غير الطوف الصغير لينجرف مع التيار Adrift . اتجه تفكيره أولاً للاحتفاظ بالدفء وحرارة جسده ، ثم أخذ يفكر

فيما صدم المركب . ومن المحتمل أن يكون حوتًا كبيرًا ، حيث أمكنه أن يبعثر هيكل مركب صغير .

استمرت الأمطار طوال اليوم ، مع تدفق السحب القاتمة . وارتفعت الأمواج إلى حوالى ستة أمتار من شدة الرياح ، حيث يمكنها غالبًا أن تغرق طوفه الدائرى الذى لا يزيد قطره على مترين . وأخذ فى نزح الماء من الطوف بعلبة البن . وكانت القروح قد غطت ركبتيه ومرفقيه ، مع جرح آخر عميق فى فخذه وآخر فى ظهره ، وأصبحت كل حركة تزيد من آلامه . ومع ذلك كان يثبت مقتنياته الثمينة فى الطوف بالحبال ، إذ إن حياته تعتمد عليها .

كان فى حقيبة الطوارئ « دافيل باج » حوالى 1.5 كيلوجرام من المواد الغذائية ، ومياه عذبة تكفى لعشرة أيام . وبندقية رُمح Spear gun ، وجهاز راديو « لاسلكى » لإرسال إشارات آلية مستمرة لطلب النجدة بنظام البيكون Beacon . وحبال ومعدات خاصة بالكشافة Boy Scout ، ومصباحان كهربائيان . وثلاثة أجهزة لتقطير المياه تعمل بالطاقة الشمسية ، يمكن لكل منها تقطير حوالى نصف لتر من المياه العذبة يوميًا .. كما كان لديه مسدس إشارة ، لإطلاق



كان الطوف يتحرك مع التيار نحو الشمال فى موج كالجبال .

صواريخ ملونة للإرشاد إلى مكانه . مع مضخة هوائية ، وصندوق بلاستيك يحتوى على خرائط ملاحية ، وكتاب لتعليمات النجاة فى البحر .

أخذ ستيفن يستمع إلى الإشارات التى يبثها جهاز الراديو آليًا ، ثم درس الخرائط . وتبين له أنه على بعد حوالى 560 كيلومترًا عن أقرب مسار للسفن التجارية . وأنه ينجرف نحو الشمال بفعل التيار الاستوائى . وأن عملية إنقاذه قد تستغرق عدة أسابيع . ويشير كتاب تعليمات النجاة فى البحر ، أن المرء يمكنه أن يبقى 30 يومًا بدون طعام ، ولكن عشرة أيام فقط بدون ماء . وبما أن أجهزة التقطير لن تعمل بدون أشعة الشمس ، فقد اكتفى ستيفن بنصف لتر من المياه يوميًا . ولم يعد يأكل إلا عند الحاجة .

اتجهت أفكاره إلى الوطن وعائلته هناك : والديه وأخويه وأخته . ثم مزرعته الصغيرة ، وساحته الواسعة لبناء القوارب واليخوت فى مدينة ليمون Lamoine بولاية مين Maine . وقال لنفسه : «سوف أنجو بطريقة ما . وسوف أفعل كل ما يمكننى كى أظل حيًا . »

بعد 36 ساعة متواصلة من إرسال الإشارات الآلية « SoS » أوقف ستيفن الجهاز ، لعلمه أن أحدًا لن يسمعه . توقفت العاصفة بعد أربعة أيام أخرى ، وشاهد بعض الأسماك تقفز وتدور حول الطوف ، ولكن خارج مدى بندقية الرمح دائمًا . وبرغم أن أجهزة التقطير لم تعمل بعد ، لعدم سطوع الشمس ، واستهلاك أغلب مخزونه الغذائى ، فإن ظهور أسماك الدورادوس الصغيرة Dorados من حوله قد شد من عزمه وأعطاه الأمل فى النجاة .

بدأ ستيفن فى إعداد أجهزة التقطير ، ويدرس الخرائط ، ويدون ملاحظاته فى سجل خاص .. واستطاع أن يقدر سرعة الطوف من مرور الأعشاب البحرية الطافية . وكانت حوالى 24 إلى 48 كيلومترًا كل 24 ساعة . كما حدد اتجاهه ليلاً بالنجم القطبى فى الشمال ، ومجموعة نجوم الصليب الجنوبى فى الجنوب . ثم يعيد فحص تقديره نهارًا بتحديد النقطة التى تشرق منها الشمس أو تغرب إليها . كما كان يحدد موقعه بالنسبة لخطوط العرض Latitude ، باستخدام آلة السدس Sextant . كل ذلك بأمل الوصول إلى أقرب مسار للسفن التجارية .

فجأة اقترب قرش كبير ، وأخذ فى مهاجمة الجيوب الممتلئة بالماء تحت الطوف ، والتى تحفظ توازنه ، حيث إنها معلقة أسفله . وأخذ ستيفن يطعنه برمح البندقية حتى تراجع . ولم يشعر أبدًا بالوحدة ، فأينما نظر وجد أسماك الدورادوس من حوله ، تقفز بمرح .

لَم تستطع والدته أن تمحو من ذاكرتها ذلك الحلم المزعج ، وظلت تردد لأفراد العائلة : « لن أشعر بالراحة ، حتى يحين يوم الرابع والعشرين من هذا الشهر . وأتأكد من أن ستيفن مازال حيًا ! » .

فى يومه العاشر ، اصطاد ستيفن سمكة من نوع تريجرفيش أو القادوح Triggerfish الشائك . وفى اليوم التالى اصطاد سمكته الأولى من دورادوس ، حيث تناول طعامه بشهية وبدت له النجاة ممكنة فى النهاية ، طالما ظلت هذه الأسماك برفقته .

وفى يومه الرابع عشر ، بدأت أجهزة التقطير فى إنتاج المياه العذبة . ولكن أسماك القرش استمرت فى مهاجمة الطوف خلال الليل ، مما أصابه بالقلق . ولكنه كان يبعدها دائمًا بوخزات من رمح البندقية .

كان ستيفن يصطاد سمكة كل ثلاثة أو أربعة أيام . حتى انقطع المطاط الذى يطلق الرمح ، فأخرجه من البندقية وأخذ يستعمله يدويًا . ولدهشته فإن أسماك الدورادوس كانت تقترب منه أكثر من أى وقت مضى ، بحيث أصبح صيدها سهلاً بالنسبة له . وقال لنفسه « إن الأسماك تساعدنى فعلاً ! » .

فى الثامن من مارس ، وبعد مرور 12 يومًا من التاريخ المحدد لوصوله إلى جزيرة أنتيجوا ، أبلغت العائلة حرس السواحل الأمريكية Coast Guard بأنه مفقود . وبدأت عمليات الاتصال بالموانى التى غادرها ستيفن ، أو التى وصل إليها خلال رحلته الدائرية . كما أبلغت جميع السفن فى المحيط الأطلنطى علمًا بفقده .. وعندما لم يعثر على أثر له حتى يوم 17 مارس ، أعلن حرس السواحل الأمريكية وقف عمليات البحث .

ظل ستيفن يدون ملاحظاته بعناية ودقة ، حول الملاحة والماء والغذاء والأحوال الجوية يوميًا فى سجله الخاص . حتى إذا مات وانجرف الطوف إلى أى شاطئ ، فإن مثل هذه المعلومات سوف يكون لها قيمة ، لمن يواجهون مثل هذه المتاعب . وربما كان ذلك هو الهدف من وجوده على

الأرض ومن معاناته . حتى يتعلم الآخرون الحدود التى لا يمكن تجاوزها لقدرات البشر .

حاول ستيفن أن يقف بمشقة وسط الطوف لينظر إلى الأفق ، نحو سفينة عابرة عصر يوم حار ، وقال لنفسه : « إننى لن أستطيع أن أحيا أسبوعًا آخر » . وخلال ذلك شاهد قوس قزح Rain bow ملونًا وكاملاً فى الأفق . وفى داخله قوس آخر من الغمام أصغر منه . ابتهجت نفسه بجمال الطبيعة الخلاب . وأخذ يصلى لأول مرة فى حياته ، وقد امتلأت نفسه بالأمل والحياة .. فربما كان هذا الابتلاء اختبارًا لقدراته ، وتهذيبًا لنفسه ، وتوجيهًا له كى يعرف الطريق إلى خالقه .

حينما كان يطعن سمكة برمحه فى 20 مارس ، انفلت منه وأحدث فجوة فى جانب الطوف .. فى ذلك الوقت هبت عاصفة ، بينما كان سنيفن يحاول سد الثقب بسلك ، بعد حشوه بالإسفنج . غير أن الهواء ظل يتسرب عبر الفتحة ، وكان عليه نفخ الطوف بين الحين والآخر ، ونزح الماء طوال الليل والنهار . ولم يستطع النوم إلا لفترات قصيرة ، لمواصلة الصراع المرير من أجل حياته .

فى الليلة التالية ظهر قرش كبير فيما كان ستيفن يحاول إصلاح الطوف على ضوء المصباح الكهربائى . وظل القرش ملازمًا له حتى الفجر . وقال سنيفن لنفسه : « لعله عرف مدى الإرهاق الذى نالنى ، وأراد استغلال الموقف ! » .

بعد أربعة أيام أخرى ـ وهو اليوم الثانى والخمسين له فى عرض المحيط ـ ازدادت حدة العاصفة . ودون فى دفتره : « إن جسدى يتلاشى أمام ناظرى » . لقد أصابه الإرهاق تمامًا ، وخارت قواه . ولكنه أخذ يصلى « يا إلهى ! هل قطعت كل هذه المسافة كى أموت ؟ » . ثم بدأ يواصل نفخ الطوف ، ولكن لعله يغير نمط تفكيره ونظرته للأمور . ومن الأفضل له أن يجد حلاً آخر للمشكلة . وجاءته الفكرة فى الحال .

انتزع مقبض شوكة الطعام ، ووضعه فى الفتحة بما فيها من إسفنج . ثم ربط المقبض مع طرف الفتحة بالسلك . وكان ذلك حلاً ناجحًا . بعد ساعات هدأت العاصفة ، وتجمعت الأسماك من جديد حول الطوف . وأمسك سنيفن بالرمح وهو لا يكاد يقوى على الحراك ، ولكنه كان فى حاجة إلى الطعام . وأمكنه اصطياد إحداها .

بعد أيام أعلن أن حطام المركب قد عثر عليه على شاطئ بورتوريكو Puearto Reco . وأخذت عائلة سنيفن يتقبلون العزاء ، وهم يعتقدون أن ابنهم مازال حيًا .

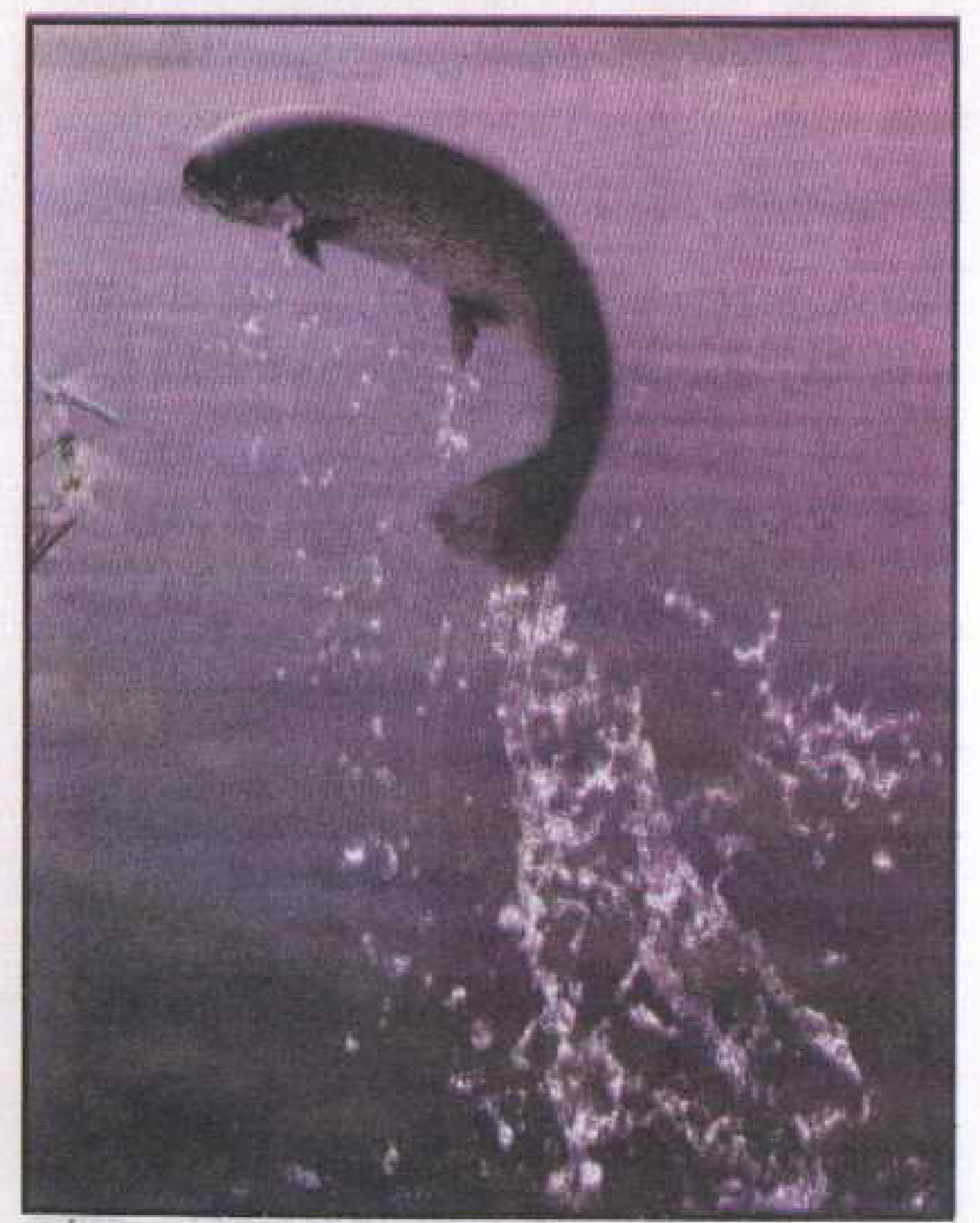
فى يوم 21 أبريل ـ وهو اليوم السادس والسبعين فى المحيط ـ ظهرت ثلاثة طيور بحرية سوداء فوق الطوف . كانت المياه قد صارت أشد زرقة ، وانضمت أسماك أخرى إلى الدورادوس . وسرعان ما شاهد سلسلة الشعب المرجانية Coral Reef عن بعد ، وتتكسر عليها الأمواج بعنف .

كان الطوف ينجرف نحو الصخور المسننة ، والتى يمكن أن تمزقه تمامًا . فأخذ فى نزع الإسفنج ويثبته حول جسده مع القطعة التى انتزعها من الشراع . لعلها تمتص الصدمة ، ولا يصاب بأذى كبير . لم يعد يفصله عن الأرض سوى بضع مئات من الأمتار ، وهذا هو الاختبار الأخير لصموده وعذابه ، بعد أن قطع حوالى 4160 كيلومترًا بالطوف .

فجأة ظهر قارب صغير يندفع نحوه ، وأخذ سنيفن يلوح بجنون . كان بالقارب ثلاثة صيادين من جزيرة مارى



كان الطوف ينجرف نحو الصخور المسننة ، التى يمكن أن تمزقه تمامًا .



كانت أسماك (الدورادوس) بالنسبة له ، الصحبة ورفيق الطريق والغذاء أيضًا .

جالانت Marie Galante ، التى تبعد حوالى 128 كيلومترًا جنوب جزيرة أنتيجوا Antigua . ودهش الرجال لرؤية ستيفن والطوف .

ولكن الذى دفع الصيادين إلى تلك المنطقة فى هذه اللحظة ، هو تحليق الطيور . والتى لم تتواجد أصلاً إلا لوجود أسماك الدورادوس بالذات ! ولكن من الذى جعل هذه الأسماك ترافق الطوف طول هذه المسافة ؟ وكانت بالنسبة له الصحبة والرفيق والغذاء ، وأمدته بالأمل فى الحياة !

كان ستيفن قد فقد 18 كيلوجرامًا ، ومصابًا بسوء التغذية ، ونقص الماء إلى درجة « الجفاف » . مع العديد من القروح والجروح ، إلا أنه بصحة جيدة . وأخذ الصيادون مع أهالى الجزيرة ، يتحدثون عن « الصياد العظيم الذى رده الله إلى الحياة ! » ولقد استرد ستيفن نفسه وحياته بالفعل ، حينما عرف لأول مرة فى حياته الطريق إلى الله !

بتصرف عن المصدر :

Reader`s Digest Magazine, An Article Titled « Did I Come This Far To Die? ». By Sheldon Kelly, March 1983 .

Pleas ant Ville, N.y , 10570 , U.S.A

تحطمت السفينة على الشعب المرجانية ..

[بقلم : جون فوريس]

كانت السفينة الشراعية السريعة Cutter تشق طريقها بسرعة 7 عقد ـ 12.6 كيلومتر فى الساعة ـ فى رحلة طولها 2100 كيلومتر ، من جزر تونجا إلى ميناء أوكلاند Auckland فى نيوزيلاند فى مساء يوم 7 يوليو 1962 ، فى ليلة مقمرة رائعة ، حينما تحولت الرحلة إلى كابوس مزعج .

كان القبطان فى كابينته أسفل السطح ، وهناك بحار أمام عجلة الدفة ، حينما اصطدمت المركب توكابو Tuai Kaepau بدون إنذار بالشعب المرجانية جنوب غرب المحيط الباسفيكى . انقسمت السفينة إلى قسمين وتحطمت تمامًا ، وخلال ساعات كانت قد اختفت .

فى البداية كان هناك تشوش كامل . فلقد أخذ طاقم المركب المكون من 17 شخصًا يكافحون بوحشية خلال الحطام المتناثر ، ويتعلقون بأى شىء طافٍ على السطح . ولكن صوت القبطان ديفيد فيفيتا David Fifita ، ارتفع فوق صوت الأمواج والرياح آمرًا « توجهوا نحو الصارى ! » . وكان

الصارى الرئيسى الذى يبلغ طوله 11.5 متر قد انفصل عند تحطم السفينة ، وأصبح جسرًا عائمًا على سطح الماء . واطمأن القبطان إلى أن كل البحارة متعلقون بالصارى ، ولم يفقد منهم أحد .

غاب القمر ، وأصبح الظلام الدامس يغلف الناجين ، وكانوا جميعًا مواطنين بولينيزيين Polynesian من مملكة تونجا ، وهى مجموعة من الجزر المبعثرة ، مع أتول Atoll عبارة عن مجموعة من الجزر الملتصقة فى وسطها بحيرة . وقد أسماها المستكشف الإنجليزى الكابتن كوك Cook عام 1777 ، بالأرخبيل الودود أو الصديق .

كان بعض البحارة من ذوى الخبرة ، كالقبطان فيفيتا ـ 42 سنة . ولكن كان هناك من يخافون البحر ، بل إن أحدهم وهو تيابا Teiapa لا يعرف السباحة .

وللغرابة ، فإن الفضل يرجع إلى تيابا هذا ، بإمداد الناجين بأول لمحة من الأمل للنجاة . فقد أطاحت به الصدمة من فوق سطح السفينة إلى البحر . وأخذ يغوص فى الماء ، ثم عاد إلى سطح الماء مرة أخرى ، حيث جذبه زملاؤه . وقد أكد لهم أن قدميه لمستا القاع . فربما كانوا قريبين من الأرض .

خلال الليل ، أخذ البحارة يجمعون الحطام الطافى المنتشر فى كل مكان حولهم ، ويربطونه معًا . وكان ذلك العمل يعطيهم فرصة أفضل للنجاة .

كان الفجر خافتًا وفضيًا ، ولكن ضوء النهار ، أظهر لهم مفاجأة غريبة ، شريط طويل من الشعب والصخور ، يرتفع فوق سطح الماء . كان هناك على الأقل شىء صلد يمكنهم الالتصاق به . ولكن وراء ذلك يمتد المحيط الباسفيكى من جميع الجهات .

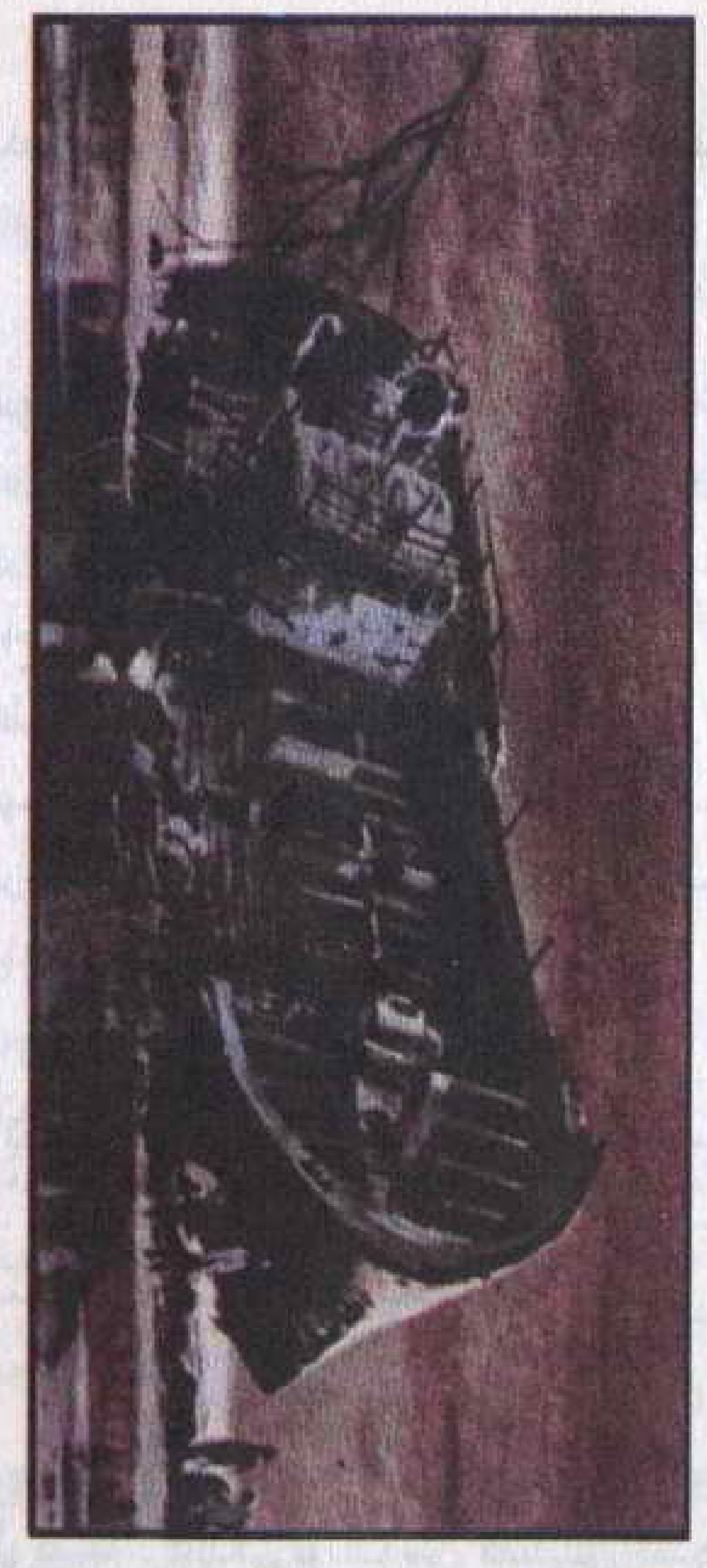
قدر القبطان فيفيتا Fifita مكانهم الحالى ، وهى شعب مينيرفا Minerva Reefs الموحشة التى تبعد 540 كيلومترًا عن جزر تونجا Tonga ناحية الشمال الشرقى . كما تبعد حوالى 675 كيلومترًا من جزر فيجى Fiji ناحية الشمال الغربى . وحوالى 1575 كيلومترًا من ميناء أوكلاند فى نيوزيلاند ناحية الجنوب . وهذه الشعب عبارة عن مجموعتين من الجزر والشعب المرجانية والصخور والرمال ، فى منتصف كل منهما بحيرة على شكل أتول Atoll . وفى المد المنخفض ، لايظهر منها غير قطع من الصخور والشعب لايزيد عرضها على 200 متر . أما فى المد المرتفع ، فتغطيها المياه بارتفاع متر تقريبًا .

كانت المفاجأة أنهم يقفون على شريط طويل من الشعب والصخور .

أخذ البحارة يستكشفون المنطقة ، ويجمعون الحطام المتناثر من الشعب والرمال . بينما أخذ القبطان فيفيتا يفكر فى المسئوليات الثقيلة التى ألقيت على كاهله . وكيف يمكن أن يحافظ على حياة 17 رجلاً بدون طعام أو مياه أو مأوى ؟ والأهم من ذلك بدون أمل ! وأخذ القبطان يوجه انتباه البحارة إلى الأشياء العملية التى تحفظ الحياة ، حيث أخذوا يجوبون الأحواض والبرك والصخور ، بحثًا عن أدوات لم تتسرب بعيدًا كالملابس والأطعمة والأوعية والبراميل الصغيرة .

مع شروق الشمس ، أمكنهم رؤية حطام سفينة أخرى ، على الجانب البعيد من الشعب . وأرسلوا واحدًا منهم للاستكشاف ، حيث قال إنها سفينة صيد يابانية مهجورة ، اسمها نوشيمى مارو Noshemi Maru . على أية حال فإن هذه السفينة تعطى البحارة المأوى المفقود .

كانت المهمة الأولى ، هى تنظيم وسائل الحياة ، وبدأ البحارة فى اتخاذ السفينة اليابانية المقلوبة على جانبها فوق الشعب ملجأ لهم . ثم أخذ بعضهم فى البحث عن الأسماك فى الأهوار Lagoon المنعزلة . بينما أخذ فريق



عثروا – فى الجانب البعيد من الشعب – على سفينة صيد يابانية مقلوبة .

آخر بإعداد النيران ؛ ومجموعة ثالثة فى تقطير المياه باستخدام براميل الوقود وتكثيف البخار فى أوعية بالطرف الآخر .

أما المهمة الثانية فكانت البحث عن وسيلة للإنقاذ . وعثروا على جالونات من الطلاء داخل مخازن السفينة . وباستخدام فرشاة قديمة ، أخذوا فى كتابة كلمات الاستغاثة على الألواح الخشبية ، والبراميل الفارغة ، محددين موقعهم بخطوط الطول والعرض . وكانوا كل يوم يطلقون حوالى سبعة نداءات بهذه الطريقة فى المحيط . كما كتبوا على جسم السفينة من أعلى ، نداء الاستغاثة « Sos » بحروف كبيرة ، يمكن مشاهدتها من الجو .

استمر القبطان فيفيتا فى إصدار أوامره ، وتحديد المهام ، ومراقبة تنفيذ الأوامر بنفس النظام الذى كان سائدًا فوق المركب . كان يعرف أنه لو فقد سلطاته وهيبته ، فإن النتيجة ستكون مأساوية ، وربما يؤدى ذلك إلى الانهيار الكامل وموتهم جميعًا .

فى كل صباح يبدأ العمل باجتماع الصلاة ، وينهوه أيضًا بالصلاة كل مساء . فأهالى تونجا من المتدينين المتحمسين .

فضلاً عن أن الصلاة تزيد الروابط بين هذه المجموعة الصغيرة أكثر من أى شيء آخر ، لذلك حافظ عليها فيفيتا بصرامة .

مرت الأيام الأولى فى هدوء وراحة نسبية . حيث تم تدبير الإمكانيات الموجودة فى شعب مينيرفا . كما أن أهالى تونجا ماهرون فى الصيد ، ويجرى تقطير المياه العذبة باستمرار ، بوساطة جهاز أعده القبطان من الأدوات المتاحة . ولكن بحلول الأسبوع الثالث ، اختفت الآمال التى كانت معلقة على سفن أو طائرات الإنقاذ والبحث والاستكشاف .

أدى تضاؤل الأمل فى نجاتهم ، إلى زيادة حدة التعامل بينهم ، وكثرت المشاجرات والعبارات الخارجة والشتائم ، وحتى العراك بالأيدى ، وهى كلها صفات لم تكن أبدًا من أخلاق أهالى تونجا الودوين كما أُطلق عليهم من قبل . ثم امتد ذلك إلى اختفاء الطعام والأسماك المجففة . وارتدى أحدهم جاكيت النجاة Life Jacket محاولاً السباحة شمالاً نحو تونجا ، فرارًا من الجحيم الذى أصبحوا فيه . مما اضطر القبطان لوضعه تحت الحراسة .

مر شهر منذ تحطم المركب ، وليس من المتوقع أن يكون هناك أى رد فعل فى جزر تونجا أو ميناء أوكلاند حول

سلامة البحارة . إذ إن خبرة وسمعة القبطان فى الملاحة معروفة ، وسوف يُحضر المركب حينما يكون مستعدًا لذلك ، وليس هناك داع للقلق . وبالتالى لن يفتقدهم أحد ، ولن تكون هناك أية حملة للإنقاذ .

هبت سلسلة من العواصف العنيفة على شعب مينيرفا ، ولكن لفترات قصيرة . وزاد الأمر سوءًا انتشار اليأس بين الرجال ، مما أدى إلى مرض اثنين منهم ، مع إصابة الآخرين بالقرح والأمراض الجلدية والبثور الناتجة عن نقص الفيتامينات ، وانتفاخ البطن والمعدة بسبب سوء التغذية . وازدادت المعارك حدة ، وانهارت الأخلاق ـ أو الواجهة التى يضعها المرء للتعامل مع الآخرين ـ وظهر كل منهم على حقيقته الداخلية ، خاصة بعد مضى 36 يومًا .

كان القبطان فيفيتا يعرف أن هذا الانهيار الكبير ناتج عن فقدان الأمل والهدف والاتجاه ، ولو أنه حاول أن يكون عادلاً بينهم . ولكن هذا ليس كافيًا ، ولن يستطيع أن يوقف هذا التدهور إلا بتقديم أمل جديد وهدف طازج ، يمكن أن يلتف حوله الجميع . وفى النهاية قرر بناء طوف أو قارب لمحاولة الوصول إلى أقرب مكان مأهول لطلب النجدة . خاصة

وأن لديهم الأدوات اللازمة من مطارق ومسامير وأخشاب ثقيلة من الحطام المتراكم والسفينة اليابانية ، بما فيها الطلاء أيضًا .

طوال الأيام التالية انهمك الجميع فى بناء قارب يسع ثلاثة أشخاص من كتل الأخشاب السميكة . له دفة Rudder متحركة ، وسطح مستو Deck ، وقاع متين Keel ، وصارى متواضع Mast ، طبقًا للتصميم الذى وضعه القبطان بطول 5.5 أمتار . ويمكنه القيام برحلة إلى جزر تونجا أو فيجى . وفى النهاية أطلقوا على القارب اسم « مالوليلى Malolelei » أى « صباح الخير » بلغتهم . وكتبوه باللون الأسود على مؤخرة القارب بفخر ، بعد أن تم طلاء القارب باللون الأبيض .

قبل الانتهاء من بناء القارب ، اختطف الموت فاتاى Fatai ، وهو الشاب الذى حاول السباحة إلى تونجا ، حيث مات بهدوء عقب اجتماع الصلاة مساءً . وسقط جونى لويزى Johnny Lousi من الصدمة عند سماع موت صديقه . ثم مات جونى سيكيميتى Johnny Sikimeti ، الشاب الذى لم يتجاوز 18 سنة بأزمة قلبية Heart Attack نتيجة الحرارة العالية والمجهود الزائد . ولم يبق من البحارة سوى 14 شخصًا بمن فيهم القبطان . منهم فيناو Finau يعانى من مرض مجهول ،

وويليام فا William Fa المصاب بالاكتئاب . والآخرون يشملهم الضعف والخوف واليأس ، بعد مرور 85 يومًا .

كان على القبطان فيفيتا أن يختار طاقم القارب الثلاثة ، وهو أحدهم باعتباره الوحيد الذى يعرف الملاحة البحرية . وكان له ابنان ضمن البحارة يود إنقاذهم . ولكن الأمر يتعلق الآن بحياتهم جميعًا ، وعليه أن يختار الأفضل والأصلح للمهمة ، وبحق وعدل دون اعتبار للعواطف والمشاعر الشخصية . وفى النهاية اختار ديفيد أوسيلى David Uaisele لبنيته القوية ومعرفته بالنجارة ، وابنه ساتيكى Sateki لأنه سباح ماهر .

فى عصر يوم 6 أكتوبر 1962 ـ أى فى اليوم الحادى والتسعين منذ تحطم المركب ـ انطلق القارب « مالوليلى » نحو جزر فيجى إلى الشمال الغربى ، بدلاً من التوجه إلى جزر تونجا فى الشمال الشرقى ، لأن اتجاه الرياح والتيارات البحرية أكثر مناسبة لهذا الطريق .

شعر البحارة بوحدة كبيرة بعد أن فارقهم زملاؤهم فى قارب النجدة . وكان منهم ستة فقط قادرين على تحمل

العمل وصيد الأسماك وتقطير المياه وغيرها . وفى اليوم المائة ، مات رجل آخر .

فى البحر ، واجه قارب الإنقاذ حظًا عاثرًا ، فعلى بعد حوالى خمسة كيلومترات فقط من بداية الرحلة ، اكتسحت موجة عاتية الدفة ، وفصلتها عن القارب . ولثلاثة أيام متواصلة تقاذفت الأمواج العالية القارب الصغير . ولكن القبطان كان يوجهه بمجداف من الجانبين نحو الاتجاه الصحيح إلى جزر فيجى . وفى اليوم الرابع هدأ البحر ، وانخفضت الأمواج . ولكن الرجال وجدوا أسماكهم المجففة وقد فسدت بالحرارة الاستوائية ، كما اختفت المياه العذبة .

فى فجر اليوم السابع ، واجه قارب الإنقاذ عاصفة عاتية فانقلب بفعل الأمواج المتكسرة قرب شاطئ جزيرة كاندافو Kandavu إحدى جزر فيجى ، ووجد الرجال أنفسهم محجوزين فوق صخور منعزلة . ولم يكن أمامهم سوى السباحة نحو الشاطئ على بعد كيلومترين . تردد الرجال لضعفهم الشديد . ولكن الاختيار كان واضحًا ، إما المحاولة بأى حال من الأحوال ، أو الموت غرقًا أو جوعًا على تلك الصخور النائية !

وصل القبطان فيفيتا إلى الشاطئ أولاً وهو خائر القوى ، ثم تبعه أوسيلى . ونظر القبطان ناحية البحر بغضب ، وكان ابنه ساتيكى قد اختفى .

بعد أربعة أيام من وصولهم إلى فيجى ، توجهت طائرة مائية تابعة للسلاح الجوى النيوزيلاندى إلى خور مينيرفا حيث هبطت فيه . وقامت بنقل الرجال العشرة الأحياء إلى سوفا Suva عاصمة جزر فيجى . وهكذا انتهت محنة البحارة بعد ثلاثة أشهر ونصف الشهر ، اختبرت خلالها قدراتهم وأخلاقهم وإيمانهم .



بتصرف مختصر عن المصدر :

Reader`s Digest Magazine, An Article Titled « Ship Wrecked on Coral Reef » By John Forbis , June 1976 , Pleasantville, N.y. 10570, U.S.A

تائهون فى جنوب الباسفيك ..

[بقلم : بيتر مايكلمور]

فى عصر يوم الثلاثاء 9 نوفمبر 1982 ، وقف روبرت آروس Robert Aros – 50 سنة – فوق سطح يخته الشراعى فامونوس Vamonos ، يحاول أن يحدد مكانه بالضبط جنوب المحيط الباسفيكى ، طبقًا لخطوط الطول والعرض .

وقد أظهرت آلة السدس Sextant ، أنه ينجرف نحو الشمال قليلاً بواقع درجة واحدة عن خط سيره . وهذا الخطأ قد يؤدى إلى فارق قدره 108 كيلومترات على طول مسار رحلته التى تمتد لحوالى 3060 كيلومترًا ، من رارو تونجا Raro tonga فى جزر كوك ، إلى نيوزيلاند فى جنوب الباسفيك .

وعلى ذلك فقد قام آروس بتوجيه مركبه ناحية الجنوب بواقع هذه الدرجة . وثبت جهاز الملاحة الآلية المتحكم فى الدفة على هذا الاتجاه . وأشارت حساباته طبقًا للخرائط البحرية ، أنه على بعد 900 كيلومتر من رارو تونجا خلفه إلى الشرق . وأن جزر تونجا Tonga على بعد بضع مئات

الكيلومترات إلى الغرب . وأقرب علامة على الخريطة لموقعه الحالى هى شعب هاران Haran Reef إلى الشمال الغربى . وهى جرف صغير من الشعب المرجانية والرمال والصخور الغاطسة ، أو القريبة من سطح الماء .

كان فى اليخت زوجته مارجريت Margaret ـ 30 سنة ، وابنه كريستيان Christian من زوجته الأولى ، والذى كان عليه أن يتولى فترة المراقبة المسائية الأولى لمدة ثلاث ساعات من السادسة . وعندما انتهت نوبته أيقظ مارجريت لتولى المراقبة ، بينما كان والده قد استغرق فى النوم فعلاً

كان اليخت يندفع إلى الأمام طبقًا للزاوية المحددة ، وجهاز الملاحة الآلى .. وكانت مارجريت فى الكابينة تقرأ قصة على ضوء كشاف صغير . وكان القمر ساطعًا فى السماء ، والبحر هادئًا . وكانت كل بضع دقائق ، ترفع عينيها عن الكتاب ، وتنظر إلى الأفق أمامها ، ومرت ساعتان على هذا النحو .

فجأة ارتفع مقدم السفينة الصغيرة Sloop فى الهواء ، وانقضت فى الماء بعنف ، مع صوت تحطم ! للحظة تدهورت السفينة ناحية جانبها الأيمن Starboard ولكن مارجريت شاهدت الصارى Mast ، وهو ينطرح ويميل إلى الجانب الأيسر Port Side .

انتفض بوب Bob من نومه مذعورًا ، وشاهد الصارى المائل ، والمياه تتدفق بشدة داخل المركب من فتحة الهيكل الأمامى للسفينة . وكانت مياه البحر تفور بالزَبَدِ أو رغوة المياه المضطربة Foam . وصاح فى رعب : « لقد اصطدمنا بالشعب المرجانية » كان كريستيان بجانبه ، يراقب فى هلع الأمواج الفضية ، وهى تدفع المركب فوق الشعب الداكنة على عمق نصف متر من سطح الماء .

أمر بوب ابنه بنفخ طوف النجاة . ثم أمر مارجريت بإرسال إشارة الاستغاثة ، ولكن جهاز الراديو تعطل من الصدمة . وبسرعة أخذت مارجريت فى تجميع المواد الغذائية والمياه والمعدات الضرورية فى حقائب بلاستيك . بينما كان بوب وابنه ينفخان الطوف المطاطى بمضخة يدوية ، وقذفا بالمرساة الخلفية على أمل وقف انزلاق اليخت من فوق الشعب إلى المياه العميقة .

قفز كريستيان فوق الشعب ، وأخذ يثبت المرساة Anchor فى فتحات الشعب . وتبعه أبوه بوب ، الذى أخذ يفكر فى أن أفضل وسيلة للنجاة ، هى أن يحتفظوا باليخت فوق الشعب . ويبقوا فيه إلى أن تصل النجدة . ولكن اليخت واصل الانزلاق فوق السطح الأملس ، نحو حافة الشعب والمياه العميقة .

عاد بوب إلى الكابينة حيث ارتفعت المياه إلى خصـره ، والتقط حقيبة الطوارئ Duffell bag . وجمع بعض المعدات والأطعمـة ، وصعد إلـى السطح . وبسرعة أنزلـوا قـارب النجاة الآخر Dinghy المصنوع من الأليـاف الزجاجيـة ولـه مجدافـان . كذلك حاجز الرياح Wind Surfer المصنوع من البلاستيك .

أخذ الجميع يربطون القارب والطـوق والحاجز معًا بالحبال السميكة . ويحملون القـوارب بمعداتهـم التـى التقطوهـا بسرعة . ثم ارتدى كل منهم جاكيت النجاة ، وجلس كريسـتيان فى القارب المطاطى وخلفه الحاجز العائم المربـوط . بينما الأب بوب وزوجته فى القارب البلاستيك . وحملتهم الأمـواج بعيدًا فى الوقت المناسب . ففـى خـلال 30 ثانيـة انزلقـت السفينة من فوق حافة الشعب المرجانية إلى المياه العميقة ، واختفت فى الأعماق .

أخذ بوب يلوم نفسـه على « الإهمال المطلق » ، ولكـن زوجته أشارت إلى أنها تتحمل جزءًا من المسئولية ، حيث إنها كانت فى نوبـة المراقبـة سـاعة وقـوع الحـادث . أخذ بوب يفكر ، لابد أنه أخطأ فى حسـاب خط سير اليخت .



انطلق الأب والزوجة فى الزورق البلاستيكى ، وخلفه الطوف المطاطى يحمل الابن .

وأنه اتجه نحو الشمال ببضع درجات ، وليس درجة واحدة . حتى إنه اصطدم بشعب هاران المرجانية التى لم تكن فى طريقه . بل يجب أن تكون إلى الشمال منه ، وعلى الجانب الأيمن من اليخت . وقدر أنهم الآن فى طريقهم إلى جزر تونجا ، نحو الغرب ببضع مئات من الكليومترات .

كان روبرت آروس « بوب » قد وعد زوجته الثانية مارجريت ، بالقيام برحلة بحرية يعبران خلالها المحيط الباسفيكى Pacific Ocean . وفى فبراير1981 ، اشترى فعلاً اليخت قامونوس المصنوع من خشب الماهوجانى Mahogany الفاخر ، وزوده بكل الكماليات والأجهزة الآلية الضرورية . وحصل مع زوجته على دورات فى الملاحة والأعمال البحرية وغيرها .

عهد بوب بأعماله التجارية لابنه الأكبر ديفيد David خلال غيبته ، وانطلق بيخته ـ مصطحبًا زوجته وابنه كريستيان ـ فى 30 نوفمبر 1981 وسط احتفال كبير من الأصدقاء فى خليج ألاميتوس Alamitos Bay فى ساحل لونج بيتش Long Beach الغربى الأمريكى . حيث توجه إلى ميناء كابو سان لوكاس Cabo San Lucas فى المكسيك . وقضوا هناك الشهور التى تتزايد فيها العواصف .

فى أبريل 1982 توجهوا بيختهم نحو الجنوب الغربى إلى جزر بولينزيا الفرنسية French Polynesia . حيث وصلوا إلى ميناء بابيتى Papeete فى تاهيتى Tahiti بعد 25 يومًا . ومكثوا هناك فترة طويلة للاستمتاع بشهور الشتاء فى النصف الجنوبى من الكرة الأرضية .

ثم أبحروا نحو الغرب إلى جزيرة رارو تونجا Raro Tonga فى جزر كوك Cook . وبعد توقف قصير أبحر اليخت مرة أخرى نحو الجنوب الغربى ، إلى ميناء أوكلاند Auckland فى نيوزيلاند على بعد 3060 كيلومترًا

لم تكن شعب هاران Haran Reef فى طريقهم ، إذ إنها تقع إلى الغرب تمامًا من رارو تونجا . ولكن اليخت انحرف فى طريقه نحو الشمال بعدة درجات ، بسبب خطأ فى التقدير الملاحى لخط السير . وعندما أعاد بوب توجيه اليخت ، كان يتجه رأسًا إلى الشعب حتى اصطدم بها .

كان بعدها جزر مملكة تونجا Tonga على بعد 540 كيلومترًا إلى الغرب . وبعدها إلى الشمال الغربى جزر فيجى على بعد 630 كيلومترًا . وكانت التيارات البحرية والرياح التجاربة تدفع القافلة التائهة نحو هذه الجزر .

كان معهم مايكفى من المواد الغذائية والمعلبات . ولكن المياه قليلة ، والبحر المجهول أمامهم . لذلك قرر بوب تقنين حصة كل منهم من المياه للمحافظة على ما لديهم . واكتشفت مارجريت أنها نسيت إحضار البوصلة البحرية ، ولكن بوب يمكنه تقدير موقعهم بآلة السدس واتجاه الشمس مع الأفق . وكذلك النجوم ليلاً . وكان حاجز الرياح المربوط خلف الطوف المطاطى ، حيث يعمل كمرساة بحرية Sed Anchor وللمساعدة على استقرار القافلة فى خط مستقيم .

أقام بوب صاريًا صغيرًا وسط القارب المصنوع من الألياف الزجاجية Fiber glass ـ والذى يبلغ طوله حوالى أربعة أمتار ـ وباستخدام المجدافين بطريقة متقاطعة بعد ربطهما معًا وتثبيتهما بالقارب . ولكن بوب لاحظ أن الطوف المطاطى الخلفى يشد القارب الأمامى بفعل حركة الأمواج . وقرب المساء ، حاولوا أن يبحروا جنبًا إلى جنب .

فى المساء شاهد بوب فى الأفق الشرقى النجم الساطع « يد الجوزاء » Betelgeuse . فلو جعل النجم خلف ظهره تمامًا فإن فوقه وأمامه مباشرة المدار الظاهرى للشمس . ويمكنه أن يعرف اتجاهه بالضبط ليلا . أما بالنهار فالشمس نفسها تعطيه الاتجاه الصحيح .



انطلق اليخت فى طريقه إلى (نيوزيلاندا) فى المرحلة الأخيرة من الرحلة .

فى الصباح التالى ، أعاد بوب ربط حاجز الرياح Wind surfer بالقارب المطاطى ثم بالقارب البلاستيك من الخلف ، لتكون القافلة كتلة واحدة عائمة وأكثر استقرارًا . ثم أخذ الثلاثة ينزحون الماء بعزم . ثم حاول كريستيان الصيد لفترة طويلة ، دون جدوى . وازداد أملهم فى أنهم سوف يصلون سالمين إلى جزر تونجا ، إذا هم بذلوا كل ما فى وسعهم .

فى فجر اليوم الثالث ، بدأت الرياح تهب بشدة ، وارتفعت الأمواج ، وبدون إنذار ، انقلب الزورق البلاستيك فوق الطوف المطاطى . ووجدت مارجريت نفسها فى جيب هوائى تحت سطح الماء ، فأخذت نفسًا عميقًا وصعدت إلى السطح . ثم أخذوا جميعًا يعيدون القارب إلى وضعه الصحيح ، ولكنهم فقدوا كل الأشياء والمعلبات والأدوات التى لم تكن مربوطة ، ولكن كان لديهم ما يكفيهم . وأخذوا بعد ذلك يربطون كل شىء ويراقبون الأمواج العالية للاستعداد لها .

مرت الأيام بسرعة فى جو شديد الحرارة ، ومشبع بالرطوبة ، حتى أصابتهم القروح والالتهابات الجلدية . ولكن الليل كان يتركهم بلا وسيلة للدفاع أو الاستعداد لملاقاة

الأمواج الصاخبة . وما كان عليهم سوى الانتظار والترقب وإرهاف السمع فى صبر . وأصبحت الملابس المبللة وجاكيت النجاة هى وسادتهم . وأخذت القافلة العائمة ترتفع وتنخفض بين الأمواج العالية كالجبال ، مما أدى إلى فقد الأشياء الأخرى . وأصبحوا أكثر حرصًا على ما تبقى لديهم .

لم تظهر أية جزيرة من جزر تونجا كما توقعوا ، ولاحتى طائرة أو سفينة للبحث أو الإنقاذ . وأخذوا جميعًا يصلون ويبتلهون إلى اللّه أن ينقذهم من هذه المحنة . وكانوا فى الحقيقة قد عبروا جزر تونجا من الشمال منها فى اليوم الثانى عشر لهم فى البحر . وكانوا متجهين مع التيار نحو جزر فيجى فى الشمال الغربى بعد تونجا .

فى الساعة الرابعة عصر اليوم الثانى والعشرين صاحت مارجريت « إنى أرى الأرض ! » . ونظروا ناحية الغرب . وكانت هناك شريحة من الأرض لاتخطئها العين . عند الغروب كانوا قد اقتربوا من جزيرة كبيرة الحجم طولها حوالى ثمانية كيلومترات . ولكن التيار كان يدفعهم بعيدًا عنها ، ولذلك لم يجد التجديف إليها . ولمحت مارجريت جزيرتين على يسارها على بعد حوالى 15 كيلومترًا . ولكن غروب الشمس حال دون التوجه إليها . ولكن على ضوء الفجر التالى كانت

الجزر مازالت هناك ، والقوارب الملتصقة تسير بمحاذاتها .

بعد 23 يومًا فى البحر تمكنوا أخيرًا من التجديف وسحب القوارب إلى إحدى الجزر الخالية . ولكنها كانت تعج بالآلاف من طيور الأطيش Booby ـ وهو طائر بحرى استوائى ـ ويتناثر على الرمال عشرات الآلاف من بيض الطيور . فجمع كريستيان كمية منها إلى المأوى الذى أعده أبوه من فروع أشجار جوز الهند للحماية من الشمس .

عثر بوب على بعض ثمار الجوز الهندى فى الناحية الأخرى من الجزيرة ، ولكن الجزيرة ليس بها مياه عذبة . صحيح أن هناك الآلاف من بيض الطيور ، ويمكنهم صيد الأسماك ، وهناك ثمار جوز الهند ، ولكن المكان أشبه بمصيدة لا فكاك منها . وأخذ بوب يفكر فى ضرورة الانتقال بالقوارب إلى جزر أخرى مأهولة . بعد أن يستريحوا يومين أو ثلاثة .

فى العاشرة من صباح اليوم التالى ، لمحت مارجريت قاربًا بمحرك ناحية البحر . وأخذوا يصيحون ويلوحون . وأخيرًا غير القارب اتجاهه نحوهم . كان به ليونارد تولهيرست Tolhurst Leonard الباحث الاسترالى ، ومعه خمسة من أهالى فيجى .

تبين لتولهيرست أن الثلاثة يعانون بشدة من نقص المياه ، ونقص الفيتامينات . فأعطاهم زجاجات المياه والموز وثمار البابايا Papaya ـ تشبه الكانتالوب ـ ثم اصطحبهم إلى أقرب جزيرة مأهولة بالسكان .

طلب تولهيرست بالراديو إرسال طبيب إلى جزيرة سيكوبيا Scikobia ، وعالجهم الطبيب بالمضادات الحيوية ، واللبن المركز ، والمياه المعدنية .

كان ذلك يوم 6 ديسمبر 1982 ـ أى بعد 26 يومًا من بداية محنتهم ـ انجرفوا خلالها 1188 كيلومترًا جنوب غرب المحيط الباسفيكى . وقد بحثت عنهم طائرة نيوزيلاندية بعد فقد الاتصال بهم . ولكنه كان من الصعب مشاهدة زورقهم الصغير من الجو .

أرسلت الحكومة الفيجية طائرة هليكوبتر فى اليوم التالى ، نقلتهم إلى المستشفى فى العاصمة سوفا Suva . وقال الأطباء إن الأب بوب ، لم يكن ليحتمل فقد الماء والجفاف لأكثر من 48 ساعة أخرى .

فى 13 يناير 1983 تجمع المئات من الأصدقاء والأقارب

فى مطار لوس أنجيلوس الدولى Los Angeles بولاية كاليفورنيا الأمريكية ، للترحيب بمقدم الأسرة ، التى حظيت بعناية الله ولطفه .



بتصرف مختصر عن المصدر :

Reader's Digest Magazine, An Article Titled « Adrift i'n the South Pacific » . By Peter Michelmore , September 1983 . Pleasant ville , N.y. 10570 , U.S.A

فى مواجهة الأمواج القاتلة ..

[بقلم : أوستن آندرسين]

عند حلول مساء يوم الأربعاء 21 مارس 1973 ، أقلعت سفينة الشحن النرويجية نورس فاريانت Norse Variant من ميناء نورفولك Norfolk بولاية فرجينيا Virginia الأمريكية . كانت السفينة ـ التى تصل حمولتها إلى 20.787 طنًا ـ تحمل شحنة من الفحم ، فى طريقها إلى ميناء جلاسجو Glasgow البريطانى .

وقف القبطان ينس ـ أوتو هارسيم Jens - Otto Harsem ـ فوق منصة السفينة ، يراقب تحول الرياح المعتدلة إلى جو مكفهر . لقد كان شتاء ذلك العام عاصفًا طوال الوقت ، ولكن سفن الشحن لاتكترث دائمًا بأسوأ الحالات التى تعترى شمال الأطلنطى .

أسفل سطح السفينة كان الميكانيكى ستين جابرلسين . Stein Gabrielsen ـ 23 سنة ـ يرتب المشتريات التى انتقاها من المحلات الأمريكية . ويتفقد هدية عيد ميلاد لزميل له فى السفينة ، كى يفاجئه فى اليوم التالى .



وقف القبطان فوق منصة السفينة يراقب انقلاب الجو والأمواج العالية .

فى فجر اليوم التالى الخميس 22 مارس ، بدأ الجو يزداد برودة وخشونة . كانت الرياح تهب بصوت عال من الشمال ، والأمواج العالية تتسارع نحو سفينة الشحن Freighter ، وتصطدم بعنف بالمقدمة Bow . وداخل السفينة ، كان على الطاقم المكون من تسعة وعشرين بحارًا وضابطًا ، التماسك والتشبث بأى شىء ، بعيدًا عن الحواجز الفولاذية بين القمرات ، حتى لا يصطدموا بها . لذلك قرر ستين تأجيل حفل عيد الميلاد لزميله ، فالوقت ليس مناسبًا لذلك ، والجو أصبح قاسيًا للغاية .

حوالى الساعة العاشرة صباحًا ، تعرضت السفينة لموجة عارمة ، ألقت بثقلها كله على المقدمة ، وأطاحت بباب الفتحة الأمامية Hatch . وأخذت المياه تتدفق إلى « عنبر » الشحن الأمامى Hold رقم 1 . وبرغم أن المضخات الآلية بدأت العمل على الفور إلا أن القبطان هارسيم قرر العودة إلى ميناء نورفولك لإجراء الإصلاحات .

بعد حوالى الساعة ، ظهرت موجة هائلة أخرى بقوة شديدة ، واقتلعت الرافعة الأمامية من على السطح ، وحطمت لحامات ألواح الصلب . وهكذا بدأت المياه تتدفق بشدة إلى

« عنبر » الشحن رقم 2 ، مع استمرار الرياح العنيفة والأمواج العالية .

بدأت السفينة نورس فاريانت تتمزق بسرعة . ومع ثوران المياه وتدفقها المستمر ، بدأت مقدمة السفينة تغوص فى الماء . وعلى الفور أرسل ضابط الراديو إشارات النجدة إلى حرس السواحل الأمريكية على موجة الطوارئ الدولية ، محددًا موقع السفينة والحالة التى تواجهها وعدد أفراد الطاقم وحمولتها ووجهتها .

فى الثانية إلا ربعًا من بعد الظهر ، صدر أمر القبطان بإخلاء السفينة . وفى الحال جذب ستين جاكيت النجاة Life - Jacket ، واندفع إلى السطح حيث يتجمع البحارة . كانت السفينة تغوص بسرعة ، ولكن القبطان أمر بإسقاط أطواف النجاة التى انتفخت آليًا بجهاز خاص . على أن يقفز البحارة وراءها مباشرة ، وسوف يلتقطهم حرس السواحل الأمريكية بعد ذلك .

خلال كلمات القبطان القليلة ، ضربت موجتان كبيرتان السفينة ، وأمطرتها بآلاف الأطنان من المياه . وفى الواقع فإن السفينة قد غرقت فى هذه اللحظات خلال ثوان ، ولم ترتفع ثانية إلى سطح الماء .

وجد ستين نفسه يغوص مع السفينة الغارقة . وأخذ يقاوم قوة الامتصاص الهائلة التى تحدثها سفينة تغرق ، وتسحبه إلى أعماق المحيط . وأحس ستين وكأن رئتيه سوف تخرجان من مكانهما . وبطريقة ما ، وجد نفسه يطفو إلى السطح والمياه تفور من حوله فى دوامات هائلة . أخذ ستين يردد لنفسه وهو مندهش لكونه مازال حيًا « عليك بالهدوء الآن ! احتفظ بجهودك ! فالرجال فى الأطواف الأخرى سوف يلتقطونك ! »

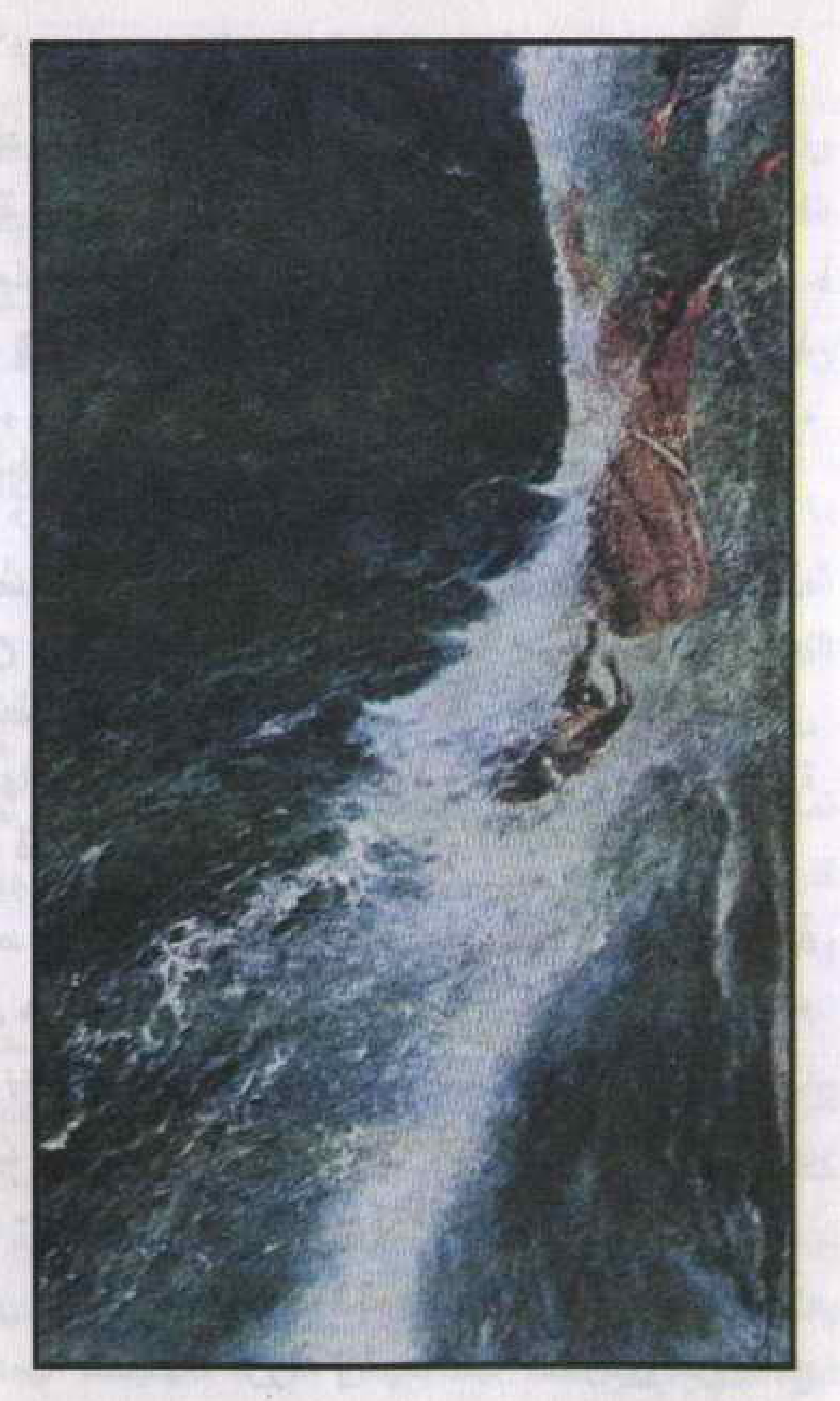
تمسك ستين « بجاكيت النجاة » وأحكم ربطها حول خصره وصدره ، محاولاً أن يلتقط أنفاسه فى هذه المياه الباردة ، بينما ظلت الأمواج تتقاذفه بشدة . وفى كل مرة كانت الأمواج ترفعه عاليًا حوالى 15 مترًا ، ثم تسقطه على صفحة الماء . وأخذ يبحث عن رفاقه من حوله ، ولكنه لم ير أيًا منهم . وأخيرًا شاهد طوفا برتقاليًا على مقربة منه ، وأخذ يكافح للوصول إليه ، ولكنه كان خاليًا .

أخذ ستين يستجمع أفكاره فوق الطوف ، بينما كانت الأمواج تتقاذفه وتدفعه فى كل اتجاه . ولكنه تمسك بالحبال الجانبية حتى لا يسقط فى الماء ثانية . وكانت الرياح العاصفة ، تقذف نحوه برشاش من المياه الباردة

بقوة كبيرة تؤلم وجهه . ولكـن ستين كـان قد عزم على التمسك بالأمل . فحـرس السـواحل سوف يقومـون بحملـة لإنقاذهم . وما هى إلا ساعات حتى تنتهى المحنة .

بـدأ حرس السـواحل الأمريكيـة عمليـة الإنقـاذ فور تلقى رسالة الاستغاثة فى الساعة 12.28 ظهر يوم 22 مـارس . وأخذت الطائرات فيما تبقى من اليوم فـى تمشيط المنطقـة برغم الريـاح العاصفـة . بينمـا أخـذت السفن التابعـة لهـم تجوب الأمواج العالية وقرب المنطقة . ولكن لم يكن هنـاك أى أثر للسفينة ، إذ يبدو أن المحيط قد ابتلعها بالكامل .

كان من حسن حظ ستين أنه ارتدى قميصًا خاصًا مانعًا للرياح أسفل « جاكيت النجاة » ، مما جعل جسمه يحتفظ بالحرارة ، ويقاوم الجليد المتساقط والرياح الباردة . وتعلم كيف يتفادى تأثير دفعات الأمواج بتوزيـع ثقل جسمه فـى الطوف فى اللحظة المناسبة ، وكأنه يمتطى جوادًا . وفجأة غمرته موجة كبيرة تحت السطح . وأخـذت قـوة الدوامـات الشديدة فى تمزيق الطوف إلى قطع صغيرة . ووجد سـتين نفسه مرة أخرى يطفو عاجزًا بين جبال ووديان من الميـاه الصاخبة .



انقضت موجة عارمة ومزقت الطوف البرتقالى إلى قطع صغيرة ، وقذفت بـ (ستين) فى المياه .

أخذ ستين يتطلع من حوله عندما ترتفعه الأمواج عاليًا . ولاحظ وهو لا يصدق عينيه طوفًا آخر على بعد حوالى 300 متر منه . وأخذ يسبح بكل قوته ، وكان فارغًا أيضًا . صعد إليه وربط حبل الحياة بالقارب بذراعه اليسرى . ومد جسده ليستريح ، وهو يقول لنفسه : « تمسك بعزيمتك ، فإن الأمر لن يطول ! »

قبل الغروب مباشرة ، سمع ستين صوت طائرة يعلو فوق الرياح . وفى الحال جذب صاروخ إشارة من صندوق الطوارئ فى الطوف ، وأطلقه فى الجو . ولكن الطائرة استمرت فى طريقها دون أن تدور . وأطلق صاروخًا آخر ، ولكن الطائرة كانت قد ابتعدت .

بعد عدة ساعات أخرى ظهرت فى الظلام أضواء كاشفة لسفن حرس السواحل . وأخذ ستين يلوح بيديه ويصرخ ، وهم على بعد 500 متر فقط ، ولكنهم أطفئوا الأضواء وغادروا المكان . وبرغم خيبة الأمل التى شعر بها ، فإنه أدرك ـ على الأقل ـ أنهم يبحثون عنهم ـ وظل طوال الليل مستيقظًا .

فى صباح اليوم التالى ـ الجمعة 23 مارس ـ لاحظ ستين أن قدميه أصابتهما الزرقة وأنهما شبه مخدرتين من الثلج

والبرد والجليد المتساقط . كان يعرف أنه لابد من تحريك الدورة الدموية فى قدميه ، وإلا أصابتهما « الجنجرينا » أو فساد الدم . وبرغم إرهاقه فقد انزلق على جانب الزورق وأمسك بحباله وأخذ يحرك ساقيه بالتناوب لفترة كافية .

فى عصر نفس اليوم ، هبت عاصفة شديدة ، وسرعان ما جاءت موجة ضخمة ، انقضت على الطوف ، وقذفت به إلى الماء ، ولكنه سبح متشبثًا واستلقى فيه ، وأمسك بالحبال الجانبية .

فى فجر يوم السبت 24 مارس ، كان الإرهاق قد هدَّه تمامًا ، خاصة أنه بقى مستيقظًا ليومين كاملين . ولكنه كان يعرف أن غفوة قصيرة قد تعنى نهايته فى هذا الجو . وقال لنفسه « سوف أستمر على ذلك ليوم آخر ! »

فى هذا اليوم بدأت العاصفة تهدأ قليلاً . ولكن المحيط ظل خاويًا من أى سفن للإنقاذ . وأخذ ستين يتساءل إن كانت عمليات البحث قد توقفت بالفعل ؟ كانت عضلاته تؤلمه وعيناه منتفختين ، وحلقه جافًا للغاية ، حتى إنه لم يعد يستطيع أن يبتلع طعام الطوارئ فى الطوف . لقد كانت قواه تخور بسرعة .

ولكن فى هذا الصباح ، قررت قيادة حرس السواحل فى نيويورك ، تكثيف البحث بالطائرات والسفن فى مساحة قدرها 12,600 ميل مربع . وهى المنطقة المتوقع أن تضم ناجين من السفينة ، طبقًا لحسابات الكمبيوتر الذى زود بمعلومات عن اتجاه الرياح والتيارات البحرية خلال الأيام الماضية .

ظل ستين مستيقظا طوال الليل أيضًا ، وفى صباح الأحد 25 مارس كان البحر هادئًا ، ولذلك قرر أن يحصل على غفوة قصيرة لأول مرة منذ ثلاثة أيام . بعد قليل سمع صوت محركات طائرة ، ولكنها اختفت وراء الأفق .

ولكن الطائرة عادت مرة أخرى ،وكانت من طراز C ـ 130 هيركيولز ذات المحركات المروحية الأربع . إذ اعتقد مساعد الطيار الملازم طيار رونالد بالو Ronald Balleu أنه قد شاهد شيئًا ما على الجانب الأيمن من الطائرة . كان طاقم الطائرة قد قضوا ثلاث ساعات من الطيران المتواصل . ولكنهم قرروا العودة لإلقاء نظرة أخرى على ارتفاع منخفض .

كانت المفاجأة أنهم شاهدوا طوفًا برتقاليًا فى البحر الواسع . كان فيه ستين يلوح بذراعيه ويصرخ ، مما يدل

على أنه بصحة جيدة . وجه كابتن الطائرة إدوارد ويلبيشر Edward Weilbacher رسالة بالراديو إلى قاعدته .

وجهت القاعدة رسالة أخرى إلى أقرب سفينة للموقع . وكانت ناقلة بترول Tanker على بعد حوالى نصف ساعة ، حيث اتجهت على الفور إلى الموقع . فى نفس الوقت انطلقت طائرة من سرب طائرات البحث والإنقاذ رقم 54 فى قاعدة بيز Pease الجوية فى ولاية نيو هامبشاير New Hampsheire إلى المكان . وكان على متنها اثنان من الضفادع البشرية Frogmen ، حيث هبطا بالباراشوت قرب الطوف . وكان معهما معدات طبية وبطاطين وعصير مركز وجهاز راديو « لاسلكى »

سألهما ستين : « هل عثرتم على آخرين من السفينة ؟ » . فأعرب أحدهما عن الأسف واستلقى ستين على ظهره وأغمض عينيه .

بعد حوالى 70 ساعة فى محيط عاصف ، وأمواج قاتلة ، ومياه باردة ، تمكن ستين أن يحافظ على حياته وحده . برغم أنه لم يستطع النوم طوال ذلك الوقت . وقد تبين له بعد ذلك أنه واجه رياحًا بلغت سرعتها 135 كيلومترًا فى

الساعة . وأمواجًا قاتلة وصل ارتفاعها إلى أكثر من 15 مترًا . وتحمل كدمات الصقيع ، وخدر الثلج ، وأمطار الجليد Sleet ، وأمطار البرد Hail ، ولكنه لم يصب بأذى . ولكنه كان مصابًا بالجفاف Dehydration لقلة ما كان يتناوله من الماء ، إذ إن المرء يحتاج يوميًا إلى تسعة أكواب كبيرة من الماء . كما كان مصابًا بالقروح الملتهبة ، ولكن هذا كل شىء . وبعد أيام من العلاج والراحة ، كان فى طريقه جوًا إلى النرويج .



بتصرف عن المصدر :

Stern Magazine , NR. 25./ June 1973. By Oystein Molstad - Andresen. Am Baumwall 11/25444 Hamburg. Germany

طيار يصارع الأمواج ..

[بقلم : وينتر هالتر]

تلقت المراقبة الجوية فى روما رسالة بالراديو هذا نصها : « برج المراقبة فى روما .. هنا الطائرة سيسنا رقم 421 . الارتفاع 15 ألف قدم - حوالى 4573 مترًا - المحرك الأيمن تعطل . وأحاول الوصول إلى باليرمو »

كان الطيار الألمانى وولتر كيلنر - 38 سنة - يحاول توجيه طائرته ذات المحركين إلى ارتفاع منخفض ، للوصول إلى ارتفاع 1828 مترًا ، حتى يمكن أن يعطى للمحرك الأيسر فرصة لزيادة كفاءته فى الهواء الكثيف . ولكن باليرمو Palermo عاصمة جزيرة صقلية Cicily فى أقصى جنوب إيطاليا ، كانت ما زالت على بعد 160 كيلومترًا من مكان الطائرة . وهى مسافة تستلزم ساعة من الطيران بمحرك واحد .

وحدثت أعطال أخرى فى صمامات الوقود ، وتجمدت عند منتصف حركتها ، بينما كانت الطائرة تهبط بسرعة نحو البحر التيرانى المقابل للساحل الغربى الإيطالى فى البحر



كان (كيلنر) فى طائرته الخاصة من طراز (سيسنا ـ 421) ، فى طريقه من (ميونخ) إلى (باليرمو) جنوب (إيطاليا) ، حينما تعطلت المحركات وسقط فى البحر .

المتوسط وأخذت الشمس فى المغيب ، ويتضاءل ضوء النهار بسرعة .

لم يكن هناك وقت لعمل شىء ، فوجه كيلنر رسالة استغاثة أخرى إلى برج مراقبة مطار باليرمو . ثم ارتدى سترة النجاة ، وانتزع من تحت مقعده الطوف المطاطى فى متناول يده . وخشى أن تنفجر الطائرة لحظة اصطدامها بأمواج البحر . ولكنه أرغم نفسه على الجلوس أمام عصا القيادة والهبوط بالطائرة على سطح الماء .

انقضت الطائرة تضرب الأمواج العاتية بسرعة 160 كيلومترًا فى الساعة ، وجف حلق كيلنر من الخوف . ولكن الطائرة توقفت فى النهاية وهى تعلو وتهبط مع الموج ، والمياه تندفع إليها بشدة .

فتح كيلنر باب الطائرة ـ وهى من طراز سيسنا Cessna 421 ـ وقذف بالطوف البرتقالى بعد نفخه آليًا بجهاز خاص ، ثم قفز وراءه مذعورًا . وتذكر فى هذه اللحظة أنه نسى أن ينفخ جاكيت النجاة ، ولكنه مع ذلك صارع الموج وتمكن من إعادة الطوف إلى وضعه الصحيح بعد أن قلبته الأمواج على ظهره ، ثم قفز إليه .

لم يكن فى استطاعته العودة إلى الطائرة لإحضار حقيبة الطوارئ وبها جهاز الراديو ، حيث إن الطائرة لم يبق منها إلا ذيلها طافيًا . ولكنه اكتشف لهلعه أن حبل الطوف ، متعلق بباب الطائرة . وانتزع سكينًا من جيبه وقطع الحبل النايلون ، قبل أن تسحبه الطائرة إلى عمق 3000 متر . وفى ثوان وجد نفسه غارقًا فى الظلام ، والأمواج العالية تعصف بطوفه الصغير .

تسربت المياه إلى الطوف ، برغم المظلة المرفوعة فوقه ، حتى بلغت المياه خصره . ولم يكن معه شىء لنزح المياه . كما أنه من المستحيل الحصول على نجدة خلال الليل ، وكان عليه الانتظار حتى الصباح .

فى الفجر عصفت رياح باردة للغاية اخترقت عظام كيلنر . ولكن أشعة الشمس بدأت تمهد ليوم دافئ من الشرق . وتوقع أن تمر طائرة الإنقاذ بين لحظة وأخرى .

أخذ كيلنر يفحص الطوف بدقة ، فعثر على منفاخ يدوى وإسفنج ، وقطع من المطاط لنزح المياه . وهكذا بدأ كيلنر عملية شاقة لنزح مياه الطوف وعيناه على الأفق . وتقدم النهار ومرت الساعات ، ولم يظهر أى أثر لسفن أو طائرات

الإنقاذ . وفى العصر شاهد فرقاطتين حربيتين عند الأفق ، ولكنهما مرتا على بعد نحو كيلومترين منه دون أن تدريا بوجوده . وبدأ الشك يتسرب إلى نفسه ، هل يبحثون عنه حقًا ؟ وهل كانت رسائله اللاسلكية إلى روما وباليرمو مفهومة وواضحة ؟!

قرب المساء ازدادت حدة الرياح ، وارتفعت الأمواج ، وأخذت تنقض على الطوف الصغير . وحاول كيلنر أن يبقى مظلة الطوف مفتوحة ، وسرعان ما جاءت موجة شديدة وقذفت به فى البحر .

أخذ كيلنر يسبح بكل قواه ، حتى أمكنه الإمساك بمقدم الطوف ، وشاهد لأول مرة ثلاث فتحات للهواء . وقدر أنه لم ينفخ الطوف بما فيه الكفاية . وأخذ فى نفخه بنفسه ، حتى كاد رأسه أن ينفجر ، برغم أن لديه منفاخًا يدويًا ! وفى النهاية تسلق الطوف وانهار فى قاعه من الإرهاق ، وهو يكاد أن يفقد وعيه .

مع هبوط الظلام ، اشتدت قوة الرياح وعصف الأمواج . وأخذ كيلنر يتشبث بحبال الطوف خوفًا من السقوط مرة أخرى . وفقد كل أمل فى الحصول على نجدة سريعة .

واتجهت أفكاره إلى الوقت الأقصى الذى يمكن للإنسان أن يتحمل فيه هذا البلاء قبل أن يهلك فى النهاية . مع أن موجة واحدة كبيرة كافية لوضع حد لحياته فى أية لحظة .

أخذ يفكر طوال الليل فى زوجته وأولاده الصغار . وكيف يمكن لزوجته أن تبرر للأطفال اختفاء والدهم فى البحر ، وعدم حضوره حفلات عيد الميلاد ورأس السنة الذى سوف يحل بعد أيام ـ من عام 1981 ـ وروّعته فكرة الغرق ، إذ أدرك أنه سوف يصارع الموت طويلاً باعتباره سباحًا بارعًا . وفجأة جاءت موجة عاتية وقلبت الطوف رأسًا على عقب .

وجد كيلنر وهو تحت الطوف أنه وسط جيب هوائى يمكنه من التنفس . وأخذ يصارع الموت دون استسلام . وأمسك بالطوف بكلتا يديه وهو تحت الماء ، ثم شد إحدى ركبتيه على حافته فاستقام من جديد . وصعد إليه كيلنر ، وهو يهنئ نفسه على ما فعله برغم الضعف الذى بدأ يحس به .

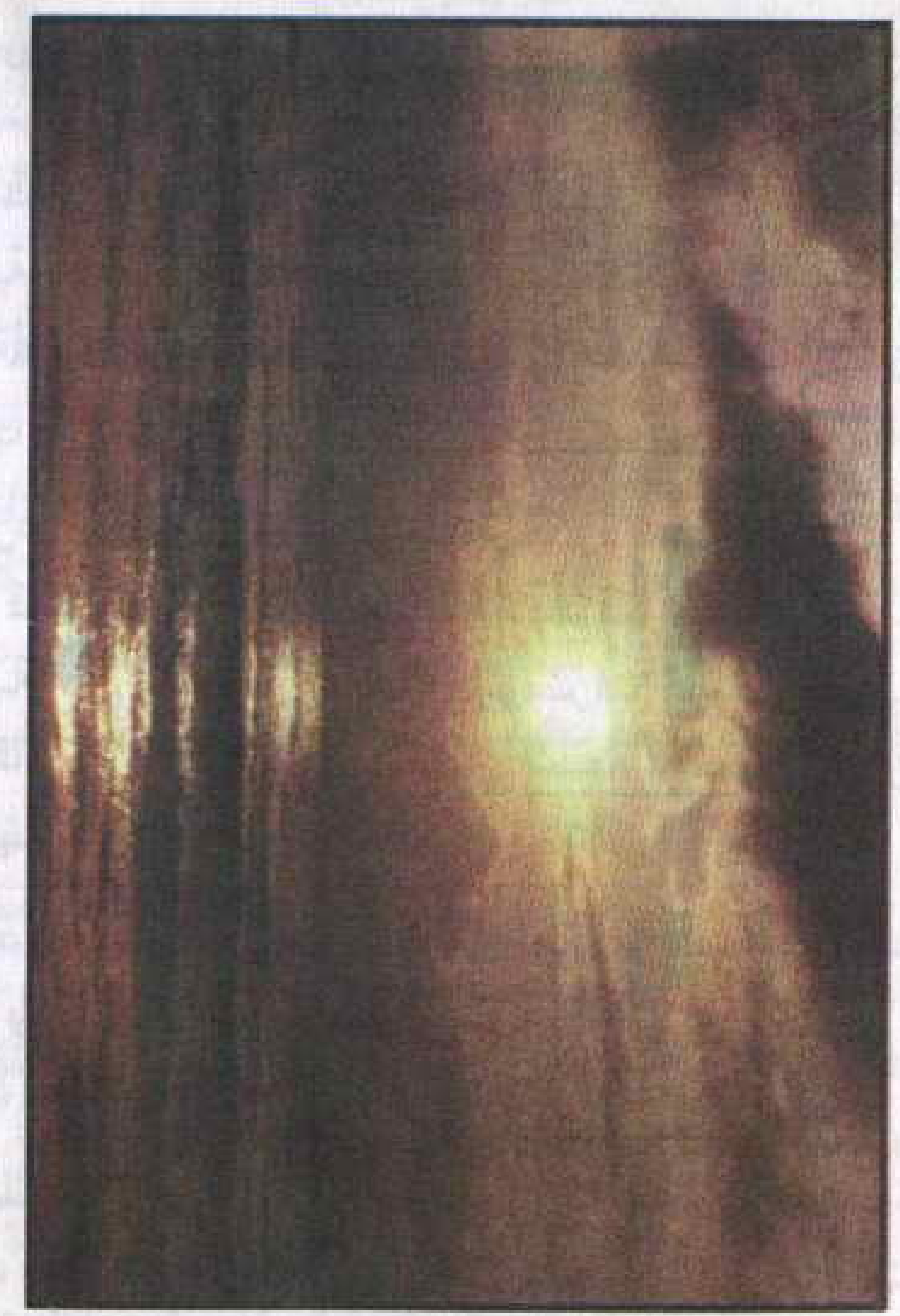
كانت العودة إلى الزورق كافية لدفع إرادة الحياة فى عروقه . ولن يصبح بعد ذلك ألعوبة فى أيدى قوى الطبيعة . فلقد أمده الله بالعقل والعلم والحكمة ، وعليه أن يتصرف باتزان وإرادة صلبة .

فى فجر اليوم الثالث هدأ البحر للمرة الأولى ، وسطعت الشمس تمامًا فى سماء خالية من السحب . وقدر كيلنر أنه يبعد حوالى 170 كيلومترًا عن الساحل الشمالى الشرقى لجزيرة صقلية . ومع ذلك أخذ يجدف بيديه فى الاتجاه الذى أراده ، على أمل ألا تثير حركة يديه فى المياه أسماك القرش من حوله .

برغم إرهاقه ، فقد شعر كيلنر بقوة كافية للصمود . ونام قليلاً وفوقه المظلة ، واستيقظ بعد قليل ليشاهد سفينة حربية على بعد حوالى ثلاثة كيلومترات . وأخذ يجدف نحوها ، ويرفع المظلة كى تعكس أشعة الشمس . إلا أن السفينة غيرت اتجاهها واختفت وراء الأفق .

بعد ساعات ظهرت سفينة تجارية ضخمة بيضاء . وأخذ كيلنر يلوح بيديه ويصيح بأعلى صوته ، ولكن دون جدوى . ووجد نفسه وحيدًا مرة أخرى والمياه حوله من كل مكان .

تملك منه الإرهاق الشديد ، والحرارة اللافحة ، وسقط عدة مرات فى قاع الطوف وقد فقد وعيه . ولكنه لم يفلت المظلة التى كانت بالنسبة له واقيًا من أشعة الشمس والمطر والرياح ، بل وشراعًا .



فى صباح اليوم الثالث سطعت الشمس ، وهدأ البحر ، وأمكن إنقاذ الطيار .

كان منطرحًا فى الطوف فى شبه غيبوبة ، حينما سمع صوتًا من ورائه ، فاستدار ليشاهد سفينة ضخمة على بعد 50 مترًا . وكان ضابط المراقبة للسفينة الإيطالية « فرتشيا بلـو » قد شـاهد علـى يمين السفينة شيئًا طافيًا ، يشـبه الأطواف البرتقالية التى يستخدمها الأسطول السادس الأمريكى فى البحر المتوسط . وعلى الفور أمر قبطـان السفينة بوقف المحركات .

كانت المراقبة الجوية فى روما قد أبلغت وحدة البحث والإنقاذ الإيطالية فى مطار تينا فرانكا جنوب شرق إيطاليا ، التى أخذت تبحث عنه بالطائرات . كما أن مديرية ميناء باليرمو أرسلت بعض زوارق الإنقاذ السريعة للبحث دون جـدوى . وكان هو نفسه الذى طلب من ربان السفينة « فرتشيا بلو » أن تجول فى منطقة الحادث فى مسـاء يوم الإثنين فـى أثنـاء خط سيره فى المنطقة .

اقربت السفينة من كيلنر ، وأنزل إليـه قـارب نجاة ، ثـم رفع إلى سطحها . وتناول وجبته الأولى منذ ثلاثـة أيـام . وقال له القبطان إنـه انحرف شرق مكـان سقوط الطـائرة بحوالى 93 كيلومترًا .

سيطر الخوف من السقوط عن الطوف على فكر كيلنر ، حتى إنه لم يستطع أن ينام بعمق ، إلا بعد أن حُمل إلى المستشفى فى باليرمو . وبعد أيام من الراحة والعلاج من الجفاف خرج من المستشفى . وتوجه بالطائرة إلى ميونخ للانضمام إلى عائلته فى الوقت المناسب . وكان الاحتفال بعيد الميلاد فى ديسمبر 1981 ، احتفالاً خاصًا جدًا لتقديم الشكر للّه الذى رعاه فى محنته وأبقاه لأطفاله الصغار ، الذين لم يعرفوا شيئًا على الإطلاق .. ربما يعرفون عندما يكبرون بما فيه الكفاية !



بتصرف عن المصدر :

Stern Magazine , NR. 3 , Jan. 1982. By Winter Halter. Am Baumwall 11/20444 Hamburg. Dermany

رجال فى زورق يغرق ..

[بقلم : ماثيو شيلدون]

تشبث الرجال السبعة بزورقهم البدائى الغارق ، ولكنهم امتطوه وأخذوا يحركون أرجلهم ـ كالمجاديف ـ فى حركة واحدة ، لدفع الزورق نحو الجزيرة البادية فى الأفق . ولكن التيارات البحرية كانت تدفعهم بعيدًا عن الأرض .

كان الرجال على ثقة من أنهم لو ظلوا معًا ، فسوف يكون لهم فرصة متساوية للنجاة أو الموت . ولكن إذا تفرق كل منهم ، فقد يتمكن اثنان أو ثلاثة من الأشداء الذين يجيدون السباحة من بلوغ الشاطئ . ولكن الباقين سوف يلاقون حتفهم غرقًا . وربما ما هو أسوأ من ذلك ، إذ تكتظ الصخور المرجانية من حولهم بأسماك القرش الشرسة . وبرغم الخوف الذى جفف حلوقهم ، فقد واصلوا جميعًا تحريك أرجلهم بلا توقف .

ولكن لم يكن أى منهم مؤهلاً لمواجهة هذه المحنة سوى جرايم كوت ـ 27 سنة ـ النيوزيلاندى الذى تدرب على السباحة ومواجهة أخطار البحر . وكان قد ألف

المنطقة وهو يجوب الجزر المرجانية لممارسة الصيد فى أوقات فراغه وعطلاته . حيث إنه يعمل بإحدى الشركات فى مدينة سوفا Suva عاصمة فيجى Fiji

وكان ضمن المجموعة أيضًا فريتز باور ـ 28 سنة ـ المشهور بجرأته وقدرته على الغطس تحت الماء ، وهو ألمانى الأصل ويعمل فى سوفا أيضًا . ولكن فيما عدا هذين الشابين المدربين ، فإن باقى المجموعة لا تعرف ماذا تفعل ؟

وكانت عطلة نهاية الأسبوع تلك فى شهر مارس 1974 ، مثل غيرها من العطلات البحرية التى تمتع بها الشابان الصديقان معًا . ولكن فى هذه الرحلة انضم إليهما ثلاثة مدرسين ، من جنسيات مختلفة . بالإضافة إلى اثنين من أصدقائهما من جزر فيجى . وقد اتفق رأيهم على التوجه إلى جرف مرجانى مغمور باسم « حدوة الحصان » على بعد 16 كيلومترًا إلى الشرق من جزيرة فيتى ليفو Viti Levu ـ وهى الجزيرة الرئيسية فى فيجى وتقع بها العاصمة سوفا Suva نحو الجنوب .

فى البداية ساورت كوت المخاوف حين رأى الزورق

الذى سينقل الرجال السبعة إلى عرض المحيط الباسفيكى ذى المياه الغادرة . إذ كان له قمرة صغيرة وطوله أربعة أمتار فحسب ، ولكن كوت ابتلع مخاوفه ، خاصة وأن الأمواج هادئة والجو لطيف ، وليس هناك ضرورة لإفساد متعة الآخرين .

انطلق الزورق بالرجال ، حتى بلغوا منطقة الصخور المرجانية . وكان البحر يتلألأ بأشعة الشمس الصافية ، وتنعكس على الصخور المرجانية بألوان جذابة . كما كانت المنطقة تزخر بأسراب السمك من الأنواع المختلفة . وقضى الجميع يومًا رائعًا فى الصيد والمرح والضحك والحديث وتناول الطعام والفواكه .

فى الساعة الرابعة عصرًا بدأت المجموعة فى رحلة العودة ، وقد امتلأ الزورق بالأسماك الوفيرة . وعلى بعد حوالى كيلومترين من الصخور ، اجتاح مقدمة الزورق موجة شديدة ففاجأتهم دون توقع . وكانت فتحة القمرة الأمامية مفتوحة ، فتدفقت المياه داخل الزورق والقمرة ، وبدأ يغوص فى الماء بما فيه من أثقال الصيد والرجال السبعة . حتى إنه كان على ارتفاع قليل من سطح الماء .





بدأت رحلة العودة عصرًا ، وقد امتلأ الزورق بالمعدات والأسماك والرجال السبعة .

صاح فريتز « أمسكوا بمعداتكم ! » . فسارع الجميع بالتقاط أقنعة الأكسجين وخراطيم التنفس والزعانف المطاطية . ولكن جاءت موجة أخرى كبيرة ، وفى لحظات اهتز الزورق ، ومال إلى جانبه وقذف بالرجال جميعًا إلى البحر ، وانقلب على ظهره .

أدرك الجميع خطورة موقفهم ، فالشاطئ مازال على بعد 11 كيلومترًا . وكانوا جميعًا من المتزوجين الذين لهم أطفال ، فيما عدا جرايم كوت النيوزيلاندى . وصاح أحدهم مقترحًا السباحة نحو الصخور المرجانية القريبة . ولكن الآخرين اعترضوا على ذلك ، إذ كان الجزر قويًا ، والمياه تنسحب بعيدًا عن الشاطئ الآن ، ولن يصلوا إليها أبدًا . ولم يكن هناك حاجة لتذكيرهم بأسماك القرش الشرسة المتربصة بين الصخور .

أخذ كل منهم يتكلم بصوت عال ، وهم متشبثون بهيكل الزورق المنقلب ، ولكن جرايم كوت كان يعرف من خبرته أن الهلع هو أكبر الأخطار فى البحر . ولذلك صرخ فيهم آمرًا « .. اسكتوا جميعًا . وكل منا سيتكلم فى دوره ! »

قال فريتز باور : «قبل كل شىء علينا أن نبقى معًا بالقرب من الزورق . فبقاؤنا يعطينا فرصة أكبر للنجاة . وإذا تفرق كل منا ، فلن يبقى لأحد فينا سوى قوته الفردية . كما أن

أسماك القرش متربصة بنا ! » واقترح فريتز عليهم دفع الزورق إلى الشاطئ ، حتى ولو كان مغمورًا بالمياه . فهم على الأقل متشبثون بشىء ما . وأيد جرايم كوت هذا الرأى ، وتبعه الآخرون .

أخذ الجميع يقذفون بكل شىء داخل الزورق المقلوب ، بما فيه معداتهم الخاصة . وحاولوا إزالة أى أثر لرائحة الأسماك التى تجتذب أسماك القرش . ثم بعد ذلك أعادوا الزورق إلى وضعه الصحيح . وعندما استوى الزورق ، قذفوا بالمحرك الثقيل إلى الماء . وأدخلوا خزانات الوقود الفارغة داخل القمرة لتعويمها . وهكذا بدأ سطح القمرة يبرز فوق سطح الماء بقليل . وبرغم ذلك فقد كان هيكل القارب المغمور يمثل الأمل الوحيد لهم .

جلس رجلان على كل جانب من جوانب الزورق . فيما أخذ الثلاثة الآخرون يدفعون بالزورق من الخلف . وطلب منهم فريتز ألا يحرك أحد منهم قدمًا أو زعنفة مطاطية للسباحة فوق سطح الماء ، حتى لا تجتذب أسماك القرش . وكان على الرجال السبعة أن يحركوا أرجلهم فى تناسق واحد . ولابد أن أى قرش يحترم نفسه لن يواجه مخلوقًا ضخمًا له 14 قدمًا تتحرك معًا .

خلال ساعة ظهرت الجزيرة الكبيرة « فيتى ليفو » ، والجميع يتحركون ببهجة ونشاط . ولكن ما لم ينتبه إليه أحد هو أن التيار كان يجرفهم بمحاذاة شاطئ الجزيرة . وكانت أجزاء من الساحل تبدو قريبة منهم ، ثم تختفى عن أنظارهم ثانية .

هبط المساء بسرعة ، ولفهم الظلام الاستوائى . فقال أحدهم « لندخل الزورق ، وسنكون بمأمن حتى الصباح ! » ولكن فريتز لم يوافق على ذلك ، ووعدهم قائلاً : « سنعود إلى منازلنا هذه الليلة ! »

وكان فريتز فى الحقيقة يخشى أن يجرفهم التيار بعيدًا عن الشاطئ ، وإلى عرض المحيط الشاسع خلال الظلام . كما كان يدرك أهمية البقاء معًا مع الاعتقاد بالنجاة .

أصيب أحدهم بتقلص عضلى نتيجة الإجهاد والإعياء ، وانتشر الشلل حتى حنجرته ، فلم يعد يستطيع أن يتكلم . وساعده الآخرون على الصعود إلى الزورق . فقبع فيه ورأسه فقط فوق سطح الماء . وهكذا أصبحوا ستة رجال فى مواجهة البحر .

لم يكن هناك مجال للتوقف ، وأخذ فريتز يحثهم ويشجعهم .

خاصة وقد أصبح الشاطئ على بعد مئات الأمتار ، وأمكنهم رؤية النيران والأشخاص هناك . ولكن المد كان يقذفهم مرة إلى الأمام نحو الجزيرة ، ومرة إلى الخلف نحو البحر .

كرر فريتز كلماته : « مازال أمامنا ساعة واحدة ونصل إلى الشاطئ » . ولكن الساعة مرت وأعقبتها ساعات . وانطفأت الأضواء على الشاطئ وخمدت النيران . وفى الظلام أخذ فريتز يفكر فى أسماك القرش ، ولذلك بدأ فى تفقد رفاقه بصوت هادئ ، حتى يتأكد أن أحدًا منهم لم يفقد .

وعادت الاقتراحات من جديد لمحاولة السباحة حتى الشاطئ ، ويجرب كل منهم فرصته فى الحياة . ولكن فريتز وجرايم اعترضا على ذلك : « نحن معًا فى هذه المحنة ، وسوف يغرق بعضنا لا محالة لو ترك وشأنه » . وكان يلمحان إلى زميلهما فى الزورق المغمور بالماء .

كان فريتز يبذل مجهودًا شاقًا للسيطرة على الآخرين المرهقين . ولكنه كان يعتقد أن الحياة عمل جماعى ، ويجب أن تبقى كذلك ليكون لها معنى . وليس من القيم الأصيلة أن ينجو بنفسه ويترك أصحابه لقدرهم .

صرخ أحدهم : « هناك قرش إلى جانبنا ! » وأخذ الآخرون

ينظرون إلى المياه . هل ذلك الشىء اللامع فى القاع سمكة قرش ؟ وحفزهم الخوف على الاجتهاد من جديد . وسرعان مابلغ الإعياء حدًا كبيرًا باثنين منهم ، وأخذت أرجلهم تتخبط فى وهن ، فصعدا إلى الزورق وخشى فريتز أن يفقد الجميع إرادة الحياة ، فيبتعدون عن الزورق ويغرقون فى الظلام .

حوالى الساعة الثالثة فجرًا ـ أى بعد عشر ساعات من الجهد المتواصل ـ تسلل الجميع إلى جوف الزورق الغارق ، ورءوسهم فقط فوق سطح الماء .

ومع توقف الجهد الجماعى ، تضاءلت ثقة الرجال بأنفسهم . وأخذ أحدهم يصرخ بهذيان لمغادرة الزورق ومحاولة السباحة للنجاة . ولكن جرايم وفريتز ـ ظلا يصران على الجهد الجماعى ، برغم أنه يمكنهما بسهولة الوصول إلى الشاطئ .

فى الفجر بدت جزيرة « فيتى ليفو » بعيدة فى الأفق . وخطرت لفريتز فكرة استخدام المجدافين . وصنع حلقتين من قطعة حبل وربط المجدافين بحافة الزورق . ثم جلس رجلان على العارضة الخشبية المغمورة يجدفان تحت سطح الماء ، بينما الآخرون يدفعون الزورق من خارجه .

اضطر رجلان إلى الاستراحة فى جوف الزورق ، بعد أن أصيبا بالتقلصات العضلية . ولكن استمر فريتز وجرايم فى السباحة ودفع الزورق . ولكن بدا أن الزورق على وشك الغرق ، ولم يعد هناك شك لديهم جميعًا بأنهم يغرقون .

كانوا يعبرون بسرعة متجاوزين ساحل الجزيرة . وفى الثامنة صباحا لم يبق فى نطاق رؤيتهم سوى طرف واحد من الجزيرة ، حيث ينجرفون مع التيار جنوبًا إلى المحيط الباسفيكى الشاسع ، أكبر محيطات العالم .

صرخ فريتز : « إما أن تنجو الآن ، وإما لن يحدث ذلك أبدًا . علينا أن نبذل كل جهدنا لمدة ساعة ، وسنصل إلى الشاطئ ! » . وبدأ الزورق من جديد يندفع بقوة الدفع الجديد والتمسك بالحياة .

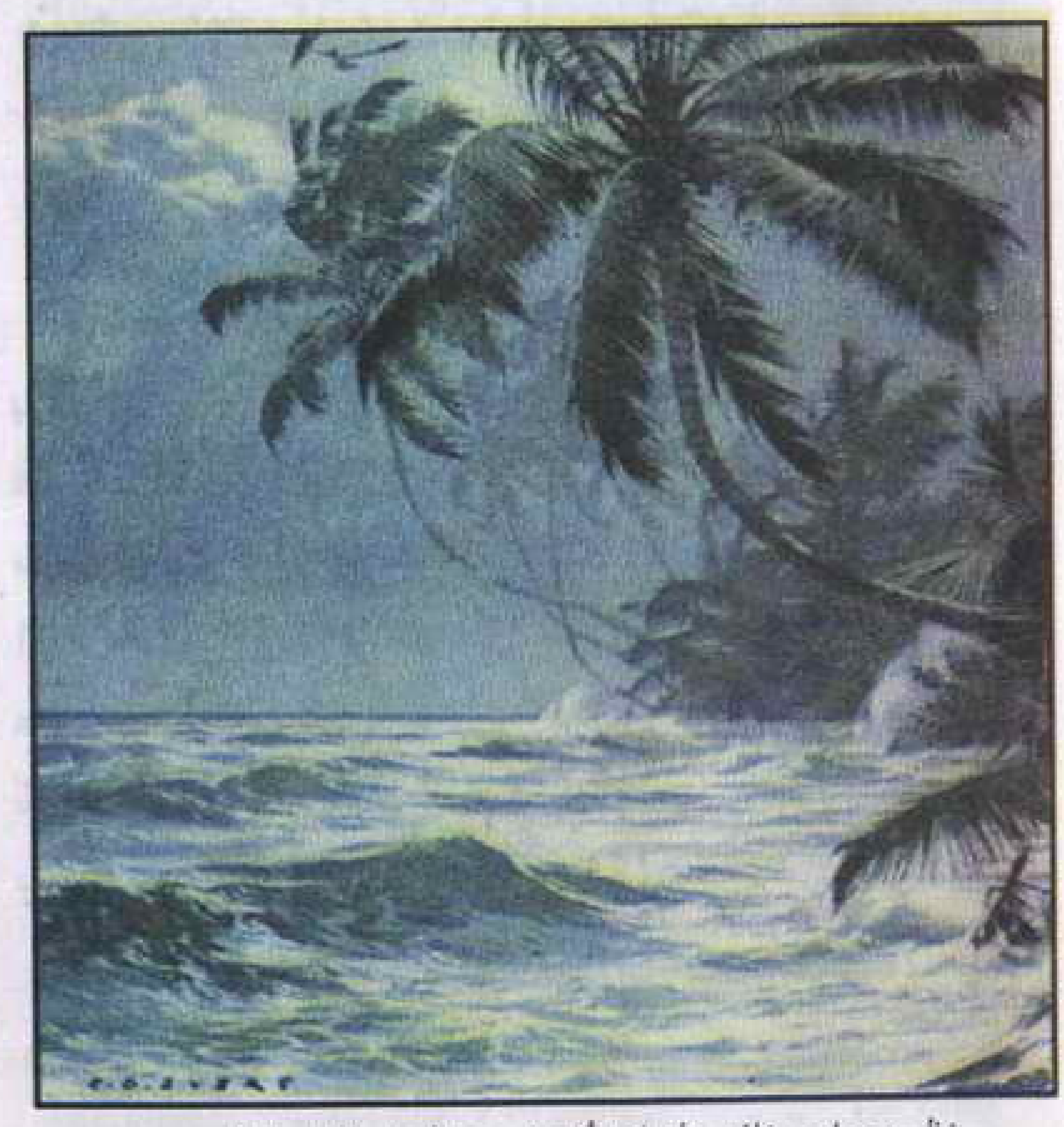
وصل الرجال إلى الصخور ، وهم فى دهشة . وأخذوا يربطون الزورق إلى الصخور الضحلة . وعثر فريتز على بعض المحار ، فشقه وقدمه كغذاء يستمد منه الرجال القوة . ووقفوا يستريحون وهم فى سعادة .

ولكن ما يزال أمامهم حوالى ثلاثة كيلومترات أو أكثر قليلاً للوصول إلى شاطئ الجزيرة . فيما بدا الزورق متهالكًا ، وحاجزه الخلفى على وشك الانفصال .

بعد ساعة من الراحة ، استأنفوا الرحلة من جديد . ولكن فى الواقع كان ثلاثة فقط هم الذين يدفعون الزورق ، وانطرح الأربعة الآخرون عاجزين عن الحركة فى شبه غيبوبة فى قاع الزورق . ولم يمض وقت طويل حتى انهار الرجل الثالث ، ولم يبق سوى فريتز باور وصديقه جرايم كوت . اللذين أصرًا منذ البداية على الجهد الجماعى . ولكن عليهما الآن إكمال العمل وحدهما .

أدرك الرجلان أن المد سيتغير ، وستبدأ المياه فى الانحسار عن الشاطئ . وما لم يبلغا البر قبل ذلك ، فإن جهود 18 ساعة قطعا خلالها 20 كيلومترًا سوف تذهب سدى . وليس هناك من شك أن المحيط الواسع سوف يقضى عليهم .

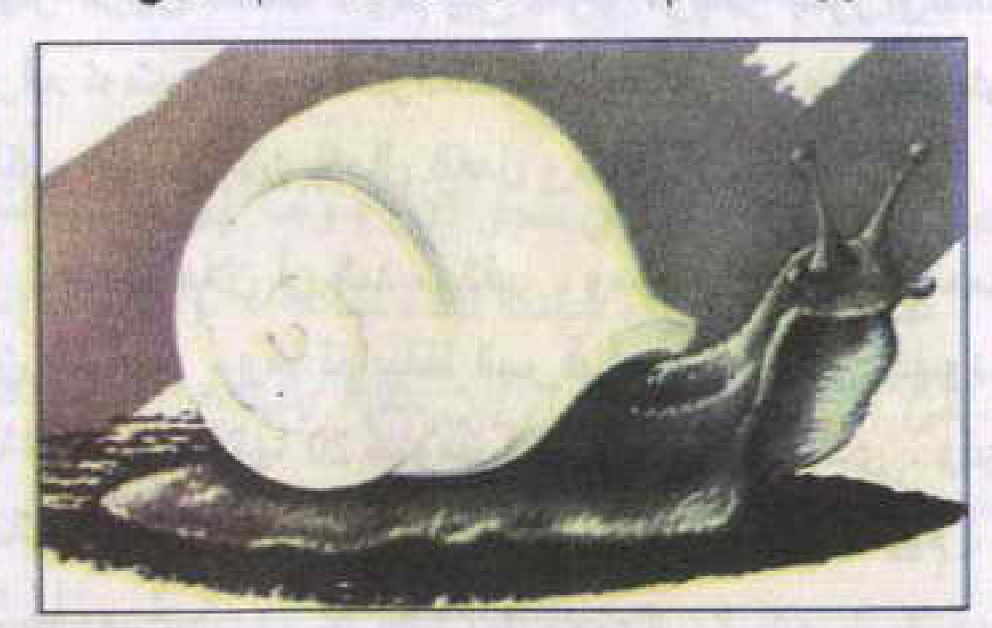
هذا الإدراك جعل الرجلين يتأججان بالحماس ، وحمل فريتز مجدافًا ليزيد من سرعة الزورق . وانحنى الرجلان فوق مجدافيهما للعمل فوق الطاقة . وتبلد إحساسهما بالألم ، أو حتى حدود الألم . وأصبحا كآلتين تعملان بجنون .



نظر (جرايم) خلفه ، فشاهد أشجار جوز الهند والساحل الفيجى .

فجأة صرخ فريتز بزميله ،فرفع جرايم رأسه ونظر خلفه ، فرأى أشجار جوز الهند الباسقة خلفه ، ووراءها قرية صغيرة . والأولاد الفيجيين يلعبون فوق الشاطئ بمرح .

تقدم الزورق نحو الشاطئ ، وهو يكاد يتشقق ، ونزل جرايم وهو لا يكاد يستطيع الوقوف . كما نزل الآخرون يترنحون من الإعياء . وأسرع إليهم رجل وقور قائلاً : « لقد سمعنا فى الإذاعة بما حدث لكم . ولم نتوقع أن تصلوا إلى هنا ! » . ورد أحدهم : « .. ونحن أيضًا لم نتوقع ذلك . »



بتصرف عن المصدر :

Reader`s Digest , Nov. 1982 by Mathieu Chelidon . Pleasant ville , N.y. 10570 , U.S.A.

ضحى بحياته لإنقاذ صاحبه ..

[بقلم : جيمس ساندرسون]

منذ فترة أخذ بيل كورنيلان Bill Cornellan يستعد للقيام برحلة بحرية إلى جزر جـالا بـاجوس Gala pagos ، التى تقع فى المحيط الباسفيكى على بعد حوالى ألـف كيلومتر من سواحل إكوادور Ecuador . لذلـك تعلم الملاحـة والمهـام البحرية فى أوقات فراغه من عمله كرجل أعمال ناجح فـى مدينـة آركاتا Arkata بولايـة كاليفورنيـا الأمريكيـة . ثـم تـدرب لفترة طويلـة مع أصدقائـه للقيام برحـلات بحريـة بمراكبهم الشراعية مقابل السواحل الأمريكية .

أخيرًا استأجر بيل مركبًا شراعيًا باسم مارا Mara ـ طوله 12 مترًا ـ من صـديق لـه . ولكن قريبـه ديفيد لوكاس David Lucas ـ الطالب الجامعى ـ قرر مرافقته .

وهكذا مرت أسابيع ثمينة فى انتظار الانتهاء من جواز سفر ديفيد ، مع اقتراب فصل الأعاصير . وبالرغم من ذلك شعر بيل أن الوقت كاف للوصول إلى جزر جالا باجوس ـ التى

تدرب (بيل) طويلاً مع أصدقائه بمراكبهم الشراعية أمام الساحل الأمريكى .

تبعد حوالى 5500 كليومتر نحو الجنوب ـ والعودة . وكان واثقًا أن بنية المركب المتين ، تمكنه من الثبات أمام العواصف الاستوائية .

عند ظهر اليوم الثانى من يوليو 1978 غادر المركب الشراعى (مارا) ميناء سان دييجو San Diego بولاية كاليفورنيا ، بينما أخذ ديفيد يراقب اختفاء المدينة وراء الأفق . قرر بيل الإبحار جنوبًا بعيدًا عن السواحل ببضع مئات من الكيلومترات ، بدلاً من الإبحار فى الطرق البحرية المعروفة القريبة من السواحل ، خوفًا من أن تسحقه سفينة كبيرة ، قبل أن يستطيع تحويل خط سيره ليلاً .

بعد عشرة أيام كان المركب يبحر فى ضباب كثيف مع أمطار خفيفة ، ولكن السماء كانت ملبدة بالغيوم القاتمة ، وتنذر بطقس عاصف . وقد أمكن للمركب أن يقطع مسافة طويلة ، حيث كان الموقع الحالى 800 كيلومتر جنوب غرب شبه جزيرة باجا كاليفورنيا Baja المكسيكية .

عند حلول مساء نفس اليوم ـ 12 يوليو ـ ازدادت الرياح عنفًا ، وارتفعت الأمواج ، وانهمر المطر بشدة . وفى الساعة العاشرة مساءً ضرب المركب إعصار ڤيجو Vigo بكل قوته .

وتمسك الاثنان بالمركب بكل قوتهما . حيث إن ارتفاع الأمواج بدا أعلى مرتين من الصارى الذى يرتفع 15 مترًا . لم يستطع بيل طلب النجدة أو حتى إرسال إشارة استغاثة بجهاز الراديو ، إذ إن مداه لايتعدى 25 كيلومترًا .

قرب الفجر قذفت موجة عارمة بالمركب إلى أعلى ، ثم هوت به على صفحة الماء . وجاءت أخرى وقلبته رأسًا على عقب . ووجد ديڤيد نفسه فى جيب هوائى فى المركب ، ولكنه سبح إلى الخارج وتسلق المركب بحبال النجاة ، حيث كان بيل قد سبقه .

فجأة ساد هدوء غريب ، وصرخ بيل من مؤخر المركب : « إننا فى عين الإعصار . لابد من إخراج قارب النجاة فى الحال » . غاص ديڤيد مرة ثانية إلى داخل المركب المقلوب فى الجيب الهوائى ، حيث عاد بحقيبة الطوارئ Survival Duffel Bag المضادة للماء . بينما استطاع بيل فك حبال طوف النجاة البرتقالى اللون ، الذى بدأ فى الانتفاخ آليًا بجهاز خاص .

تسلق الاثنان قارب النجاة المستدير ـ الذى لايتجاوز قطره المتر ونصف المتر ـ ولكن له مظلة منتفخة لحماية الناجين .

ومضى عين الإعصار بسرعة ، وعادت الرياح تعوى من جديد ، والأمواج العاتية تغمر طوف النجاة وتهدده بالغرق . وانقطع حبل كان يربط الطوف بالمركب . وخلال دقائق اختفى المركب الشراعى فى الأعماق .

استمر الإعصار طوال اليوم التالى ، وجانب كبير من الليل . حيث كان الطوف الصغير يرتفع إلى قمم الأمواج ثم يهبط حتى قاعها . ومع ذلك استطاع الاثنان نزح بعض المياه من قاع الطوف خوفًا من الغرق . ولم تهدأ مياه المحيط تمامًا إلا عند ظهيرة اليوم التالى . واكتشفا أنهما فقدا حقيبة الطوارئ « دافيل باج » حيث إنها لم تكن مربوطة بحبال الطوف . واستسلم الرجلان إلى نوم عميق أشبه بالغيبوبة من الإرهاق الشديد .

فى فجر الخامس عشر من يوليو ، كان الجو باردًا وشاحبًا . لكنهما كانا يشعران بعطش شديد . فأخذ بيل يبحث فى الجيوب الجانبية للطوف فعثر على بعض مئونة الطوارئ . عبارة عن خمس علب من الماء « ربع لتر » ، وعلبتين من الطعام المحفوظ . لم يكن معهما غير سكين صغيرة ، ذات رأس مقوسة ، وتمكنا فى النهاية من إحداث ثقب فى إحدى العلب ، تقاسما أول جرعة ماء لهما منذ ثلاثة أيام .

لم يكن وصولهما متوقعًا قبل الرابع من أغسطس ، وعلى هذا فسوف تمضى حوالى ثلاثة أسابيع قبل أن يفتقدهما أحد ، وتبدأ حملة للبحث عنهما . وكان بيل يعرف أيضًا بخبرته أن التيارات البحرية قد تحمل الطوف بعيدًا داخل المحيط ، ولكنه أخفى هذه الحقيقة عن ديفيد . كما لم يكن خافيًا عليه أن الهواء فى الطوف بدأ فى التناقص . وقد فرغت المظلة جزئيًّا ، وأخذ الماء يتسرب إليها . وكانا فى الحقيقة فى مأزق شديد ، أسوأ مما كانا يعتقدان .

حاول بيل المحافظة على معنويات ديفيد بكل لباقته ، فقد كان يعتبره بمثابة ابن له منذ أن تزوج من أخته . وكانا يمضيان أوقاتًا كثيرة للتخطيط لمستقبل ديفيد . لذلك أخذ الاثنان يتحدثان عن التجارب التى مرت بهما ، وكم من الأحلام تحققت ، وكم من خيبات الأمل واجهاها . وفى المساء لم يستطيعا النوم إلا قليلاً من شدة البرد والملابس المبتلة .

فى صباح يوم 16 يوليو ، أشرقت الشمس لأول مرة منذ أربعة أيام ، وتمكنا من تجفيف ملابسهما وأن يشعرا بالدفء . ولكن عند الظهيرة فرغ هواء المظلة ، وأصبح من المستحيل

أن يظلا معًا فى الظل ولسعتهما حرارة الشمس وازداد عطشهما . ولكنهما تماسكا لآخر لحظة ، ففتح علبة مياه يعنى تناولها كلها ، إذ لم يكن هناك من وسيلة لغلقها .

بدأ بيل يلوم نفسه على أخطائه ، إذ ماكان عليه أن يجازف بحياة شخصين فى أوقات هبوب العواصف والأعاصير . ثم إن فرص النجاة كانت أفضل لو أنه أبحر بالقرب من السواحل ، برغم خطر الاصطدام ليلاً بالسفن . فى تلك الليلة ـ بعد صمت طويل ـ أخذ بيل يشرح لديفيد أنه يمكنه البقاء خمسة أيام أو ستة بعلبتى المياه الباقيتين . كما يمكنه أن يبقى ثلاثة أيام أو أربعة بعدهما : أما هو فسوف يحاول السباحة !

ذعر ديفيد، فقد كان بيل رجلاً يعنى دائما ما يقول . وأمضيا الليل بطوله يتجادلان ، وحسم بيل النقاش بقوله : « انظر يا ديفيد . إننا فى مازق ، ولا أستطيع مساعدتك . وكل مايمكننى أن أفعله هو أن أمنحك بضعة أيام أخرى ! » ثم ذكره بأن الطوف يضعف باستمرار ، وأنه لم يصمم لحمل رجلين .

عند فجر يوم 17 يوليو ، توقف الاثنان عن الجدل . وأمضى بيل الصباح كله فى حفر رسالة وداع لزوجته وطفليه

الصغيرين على علبة مياه فارغة . وعند الظهر سلم ديفيد خاتم زواجه وقال له : « سلمه إلى ابنى الأكبرعندما يسمح له سنه بأن يفهم . وحاول أن تخبرهما عنى قليلاً ! » ثم قفز إلى المياه ، وأخذ يسبح بعيدًا ببطء ، وعندما أصبح على بعد 50 مترًا ، التفت إلى ديفيد طويلاً ثم ابتسم له .

لم يصدق ديفيد أن بيل تركه فعلاً ، وكان منهكًا للغاية . ومع ذلك أخذ يصرخ ويناديه إلى أن اختفى تمامًا . وخامره شعور عميق بالذنب والحزن لتضحية بيل ، وراح يبكى بشدة . كيف يمكن للمرء أن يواصل السباحة هكذا ؟ وأخذ طوال الليل يصلى ، ويدعو الله لإنقاذ بيل .

ظهر 19 يوليو تناول ديفيد آخر ما لديه من المياه . ولم يكن يحميه ظل من أشعة الشمس ، بعد أن انهارت المظلة . بل إن الطوف نفسه بدأ فى الانكماش وشعر ديفيد بوهن شديد ، فاستلقى على ظهره واستغرق فى نوم عميق .

فى ذلك اليوم انطلقت سفينة الصيد روزا أوليفيا Rosa olivia من ميناء سان دييجو متجهة نحو الغرب فى عمق المحيط الباسفيكى . وكان القبطان البرتغالى قد سمع ثرثرة عبر جهاز الراديو بين سفن صيد أخرى ، عن سرب كبير

من الأسماك على بعد 150 كيلومترًا غرب مناطق الصيد الساحلية المألوفة .

عند الغروب تأكد القبطان أن هـذه الثرثرة كانت مجرد مزاح تعود عليه الصيادون . لقد أخذت السفينة تبحث عن السرب بأجهزة السونار طوال النهـار دون جدوى . وأبحروا داخل المحيط فيما لم يتعودوه من قبل . وأخيرًا قرر القبطان العودة والاكتفاء بما حققوه من صيد قليل . ولكن البحارة لمحوا فى الأفق جسمًا يلمع تحت أشعة الشمس الغاربة .

استيقظ ديفيد ليرى السفينة روزا أوليفيتا تقترب منـه ، ورفعه البحارة عن الطوف الـذى بدأ فى الانهيار تمامًا . ولن ينسى ديفيد أبدًا ، أن هناك من أحبه إلى الحد الذى جعله يضحى بحياته من أجله !



بتصرف مختصر عن المصدر :

Sports Illustrated Magazine, Sep. 1978 By james Sanderson.
Time Inc. Rockefeller Center. New York, N.Y 10020, U.S.A

تمكنت سفينة الصيد (روزا أوليفيا) من إنقاذ (ديفيد) في أعماق المحيط .



بدأ الأصدقاء رحلتهم البحرية من ساحل (ماتاجوردا) فى (تكساس).

جرفهم تيار خليج المكسيك ..

[بقلم : جيم آتكنسون]

اتفق ثلاثة من الأصدقاء من مدينة دالاس Dallas عاصمة ولاية تكساس الأمريكية texas ، على قضاء عطلة نهاية الأسبوع فى صيد الأسماك ورياضة الغوص فى خليج المكسيك . واقترح أحدهم أن يبحروا حوالى 50 كيلومترًا ، حتى موقع السفينة ليبرتى Liberty الغارقة على عمق 30 مترًا .

فى صباح يوم الجمعة 19 مايو 1978 ، سحب الثلاثة « اللنش » الصغير ليندا ـ لو Linda - Lou ، الذى يبلغ طوله حوالى سبعة أمتار ، إلى ساحل ماتا جوردا Matagorda فى تكساس . ثم بعد ذلك انطلقوا بزواية 140 درجة نحو الجنوب الشرقى بالنسبة لماتاجوردا فى خليج المكسيك . وتستغرق الرحلة حوالى ساعتين حتى موقع السفينة الغارقة .

مع مرور الوقت ظهرت لهم عوامة الإرشاد المشدودة بسلسلة من الصلب إلى هيكل السفينة الغارقة . وبدت السفينة

من خلال المياه الصافية وكأنها كتلة من الصخر . وربط الغطاسون اللنش بالعوامة ، وأخذوا يستعدون للنزول ، وارتداء ثياب الغطس وسترات النجاة البرتقالية اللون ، وربط خزانات الهواء المضغوط . وشد أحزمة الأثقال إلى أجسامهم . وضبط الزعانف المطاطية ، وتنظيف أنابيب التنفس . والأهم من ذلك ضبط ساعاتهم بالتزامن معًا ، وكانت الثالثة بعد الظهر تمامًا .

كان الثلاثة وهم هال سوليفان Hall Sullivan – 40 سنة ، ونورمان جونز Norman Jones – 29 سنة ، وجو مارشال Joe Marshall – 36 سنة . قد تدربوا معًا من قبل على الغوص فى مياه البحر الكاريبى لنفس العمق ، ولكنها المرة الأولى التى يفعلون ذلك فى مياه خليج المكسيك الأكثر اضطرابًا وصخبًا من مياه الكاريبى . وكانوا يعرفون أنه ليس فى مقدورهم البقاء فى العمق أكثر من 17 دقيقة . كما أن عليهم مراعاة القواعد الأساسية بضرورة أن يظلوا على مرأى من بعضهم ، وأن يتصرفوا ببطء وهدوء .

نزل نورمان أولاً على حبل الهبوط ، ثم تبعه هال . أما جو فقد قفز إلى المياه مباشرة على بعد مترين . كانت المياه فى

الأعماق تمور فى دوامة من الرمال والطحالب البحرية ذات اللون الرمادى الأخضر . ولكن عندما وصل نورمان وهال إلى هيكل السفينة الصلب ، وجدا الماء هادئًا وصافيًا تمامًا . وأخذ الصديقان يتفقدان السفينة ويفحصان المعدات على سطحها ، ويدوران حولها ، حيث كانت هناك أسراب من الأسماك الصغيرة تسبح حولهما . فضلاً عن أنواع كبيرة تتحرك بتثاقل وبطء ، واتخذت من تجاويف السفينة عشًا لها .

اعتقد الصديقان أن جو ربما عاد إلى اللنش Launch ، حيث لم يعثرا عليه فى الأعماق . وعندما حان وقت الصعود ، أخذا يبحثان عن حبل الهبوط ، ولكن لم يعثرا عليه . فقررا الصعود دون الاستعانة به ، حتى لو بلغا السطح وكانا بعيدين عن اللنش ، فلا شك أن صديقهما جو سوف يسارع بانتشالهما من الماء .

ولكن جو كان فى ذلك الوقت يحاول إنقاذ حياته ! وماحدث أنه قفز على بعد مترين من حبل الهبوط ، وغطس بسهولة حتى عمق 15 مترًا . وعندما لم ير أثرًا لصديقيه – نورمان وهال – من حوله ، فقد آثر العودة إلى السطح كى يهتدى إلى موقعهما . وعندما صعد إلى سطح الماء ، وجد نفسه على بعد حوالى 60 مترًا من اللنش . فأخذ

يسبح بكل طاقته نحوه لعدة دقائق ، ولكن التيار كان يدفعه بعيدًا ، وازدادت المسافة . فغطس إلى عمق ثمانية أمتار ، وأخذ يسبح تحت التيار لمدة خمس دقائق أخرى . وعندما صعد إلى السطح وجد المسافة مازالت طويلة . وأخذ يبحث عن رفيقيه دون أن يجدهما . ولم يكن أمامه إلا مواصلة السباحة ، والابتهال إلى اللّه أن يشد أزره .

عندما صعد نورمان وهال إلى سطح الماء ، وجدا نفسيهما على بعد حوالى 75 مترًا من اللنش . وسبح الاثنان فى اتجاهه لمدة عشر دقائق ، ولكنهما لاحظا أنهما لم يقتربا منه خطوة واحدة . ومرة أخرى أخذا يسبحان بقوة أكبر دون جدوى . وأخذا يصيحان بأعلى صوتهما على جو ، ليحضر اللنش وينتشلهما !

شعر هال بتشنج عضلى ، فقرر أن يستريح قليلاً من السباحة . وأخذ يتلفت حوله فى كل اتجاه ، فشاهد نورمان إلى يمينه يصارع التيار . ثم شاهد قناعًا آخر من ورائه ، كان هو جو يصارع التيار أيضا منذ أكثر من 30 دقيقة . وفى الساعة الرابعة والنصف عصرًا ، رأى هال صديقيه وهما يبتعدان نحو الأفق . بعد ذلك بحوالى نصف الساعة

لم يعد يرى اللنش على الإطلاق . وكفلت له سترة النجاة الحفاظ على رأسه وكتفيه فوق سطح الماء . وركز هال أمله على بوصلته ، لعلها تيسر له العودة إلى اللنش .

أخذ التيار العارم يدفع الأصدقاء الثلاثة ويفرقهم بعيدًا . كان كل منهم يجهل موقعه بالضبط ، وقد أخذت الشمس فى الغروب من يوم الجمعة . والواقع أنهم كانوا فى مازق حرج ، فلقد انطلقوا فى رحلتهم البحرية فى عجالة . ونسوا تدوين « خطة الرحلة » التى يجب تقديمها إلى حرس السواحل . كما أن أسرهم لا تتوقع عودتهم قبل ساعة متأخرة مساء يوم الأحد . بمعنى آخر ، لن يفتقدهم أحد حتى ذلك الوقت .

فى صباح اليوم التالى السبت 20 مايو ، خطر لهال نزع بوصلته من إطارها البلاستيك ، ووضعها فى رداء الغطس الجاف . واستعمل سكينه فى ذلك ، ولكنه جرح إصبعه الأوسط ، وأخذت الدماء فى التدفق . مما أصابه بالرعب ، فقطرة واحدة من الدماء كافية لاجتذاب أسماك القرش القاتلة Shark . فسارع إلى سد الجرح بإبهامه الأيسر ، وأخذ يضغط عليه حتى أصبح الألم لا يحتمل . وخف النزيف

تدريجيًا ، ولكن كان عليه الاحتفاظ بأصابعه فى وضع معين طالما بقى فى الماء .

فى نفس صباح هذا السبت ، مرت سفينة الصيد الأمريكية تروفى Trophy بالقرب من عوامة الإرشاد للسفينة ليبرتى ولاحظ البحارة وجود اللنش « ليندا ـ لو » مشدودًا إلى العوامة ، وعليه راية الغطس الحمراء ذات الخط الأبيض . بعد ساعات مرت السفينة بالقرب من اللنش ، ولم يكن على ظهره أحد . فأبلغ القبطان حرس السواحل الامريكية فى بورت أوكنور Port O'connor فى الساعة الواحدة والنصف من بعد الظهر . وأخذ مارتن دوبرين Nartin Gobren ـ رئيس حرس السواحل فى المنطقة ـ فى وضع خطة للبحث عن الغطاسين الضائعين فى مكان ما فى عرض الخليج .

ترك هال نفسه يسبح مع التيار دون مقاومة غير مجدية ، وقد استلقى على ظهره يرقب أشعة الشمس فى ضجر . وقد عانى خلال الليلة السابقة من البرد القارس ولطمات الأمواج . بينما أخذت أسماك اللشك Lamprey تستكشف ضلوعه وساقيه ، وتحاول أن تلصق رأسها الماص بجسمه ـ وقد ظنته نوعًا من الأسماك ـ وهذا النوع يشبه ثعبان الماء ، وإن كان له فم ماص واسع لسحب الدماء من ضحيته .

شعر هال بالظمأ الشديد يشق حلقه ، ولكنه أخذ يبعد عن ذهنه هذا الشعور بصفع الماء بزعنفتيه المطاطتين ، وأخذ يرقب قطرات الماء وهى تتطاير فى الهواء . وتتساقط من حوله . ولكنه بعد لحظات جمد فجأة حينما تذكر أن أسماك القرش لا تعبأ عادة بالأشياء الساكنة التى لا حراك فيها ، وأن الحركة فى المياه تعنى الغذاء .

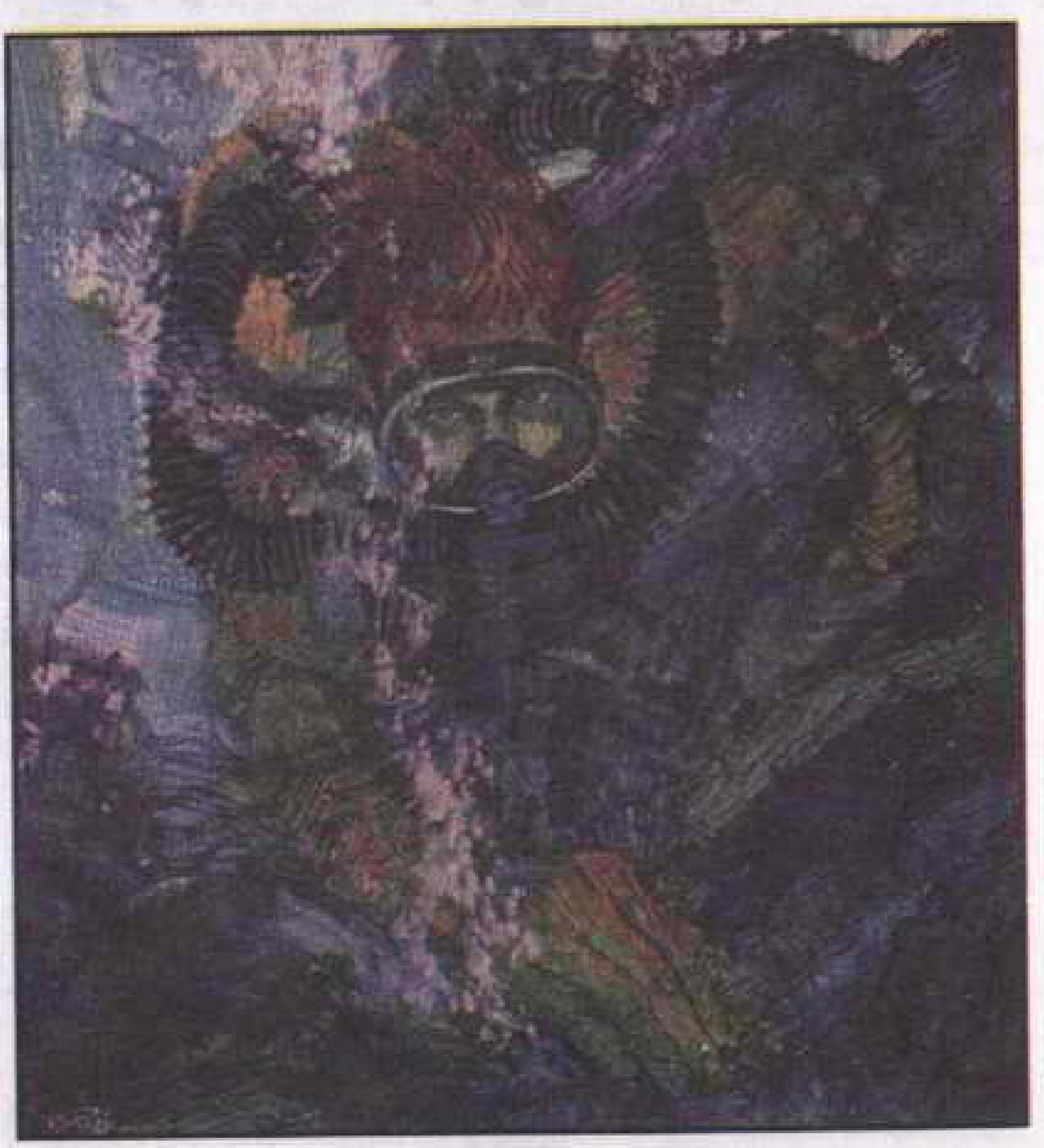
عندئذ انقلب على نحو عمودى فى الماء ، وسرعان ما شعر بشىء يحتك بباطن ساقه اليمنى . تلفت حوله ، وغطس تحت الماء . شاهد عينين واسعتين تحملقان فيه على بعد نصف متر . تجمد هال فى مكانه دون أدنى حركة ، وأغمض عينيه متوقعًا أن يسحقه فكان ضخمان . دقائق واستجمع هال شجاعته ، وأخذ يفحص المياه من حوله فلم يجد شيئًا على الإطلاق .

طوال ذلك الوقت لم يتوقف جو عن السباحة . وقدر أنه يمكنه السباحة بانتظام نحو الساحل ، بدلاً من السباحة ضد التيار ، مما قد يتيح له مصادفة المزيد من الزوارق والسفن . وأخذ يلوم نفسه على غلطته الساذجة ، فى عدم إبقاء أحدهم فى اللنش فى أثناء غطس الآخرين . وأخذ يتضرع إلى الله طوال الوقت كى ينقذه .

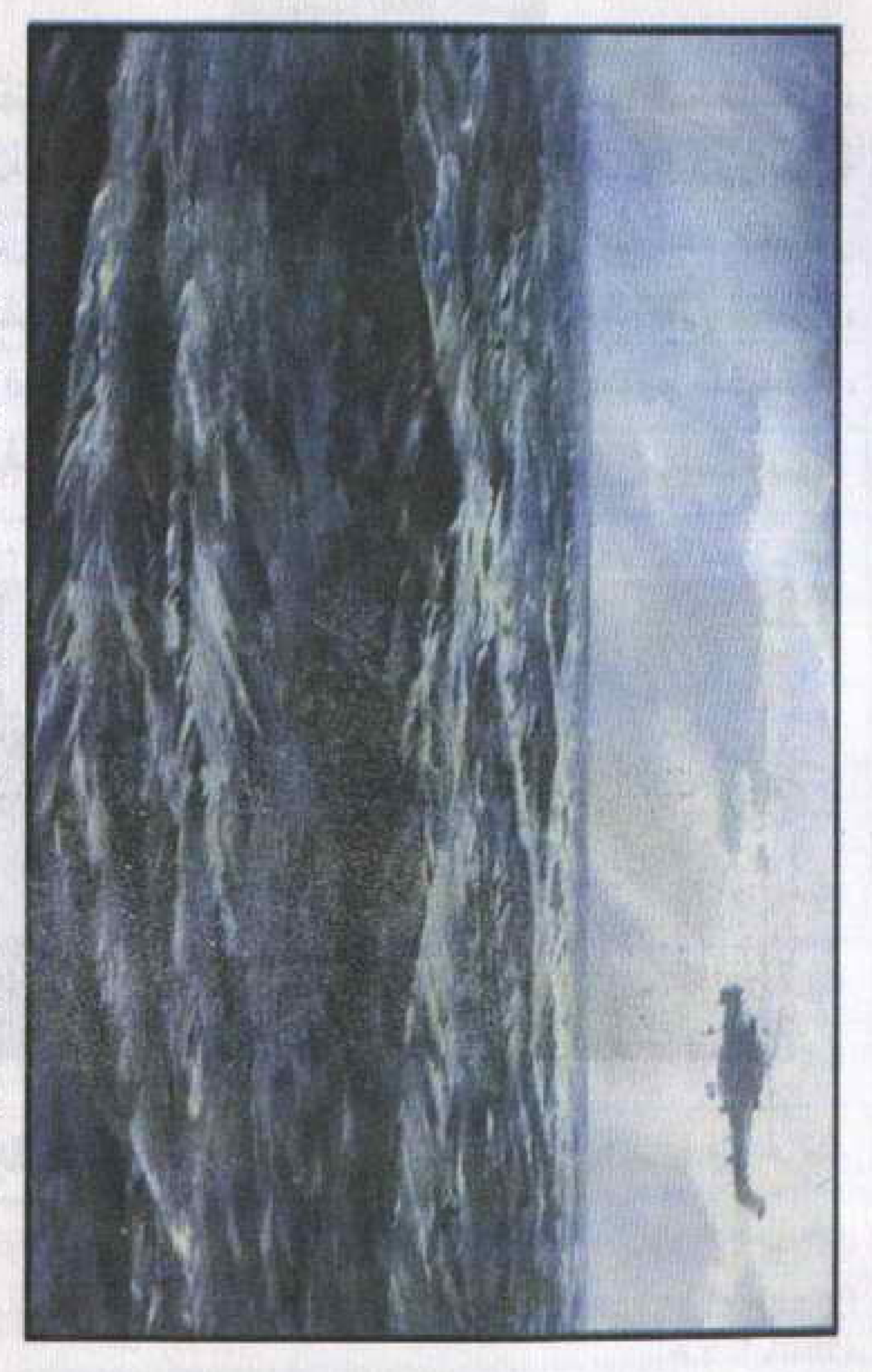
أما نورمان - أصغر الأصدقاء سناً - فقد أوحت له عزيزته أن يستلقى فى سكون ، وأن يمتنع عن تبديد قواه . فقد علمته ممارسته لرياضة الجودو على الصبر والصمود . وقرر أن يتصرف كما لو كان جزءًا لايتجزأ من البحر ، وأن يتحرك مع التيار بدلاً من مقاومته . وقد تسنى له خلال الليل أن يغفو لفترات متقطعة ، وهو طاف على ظهره . وحدث مرة فى ضوء القمر أن مر به سرب من الدلافين Dolphin - وهى حيوانات مائية وليست أسماكاً - وكانت تندفع بسرعة فى صخب .

عند عصر هذا اليوم - السبت 20 مايو - انتزع هال قناعه ، فقد كانت أشعة الشمس حارة وقوية وشققت شفتيه . وأخذ يرقب الأفق من حوله لعله يرى سفينة قريبة . ولدهشته شاهد ناقلة بترول تتجه نحوه من بعد ، وسرعان ما سمع هدير محركاتها ، فراح يسبح نحوها بقوة لم يعهدها . وما إن اقتربت الناقلة ، حتى ظهر من جانبها الآخر زورق سريع لحرس السواحل وهو يطلق بوقه . أخذ هال يصيح بأعلى صوته ، وسرعان ما تم إنقاذه .

عرف رئيس حرس السواحل أن هال سوليفان تم انتشاله على بعد 10 كليومترات إلى الغرب من موقع « ليندا - لو » ،



غطس تحت الماء ، وشاهد عينين واسعتين لقرش تحملقان فيه على بعد نصف متر .



أخذت طائرات (الهليكوبتر) ، وزوارق حرس السواحل ، تبحث عن الغواص الثالث المفقود .

بعد أن قضى فى الماء حوالى 25 ساعة . واستمر حرس السواحل فى البحث عن الغطاسين الآخرين لأربع ساعات أخرى ، حتى أخذت الشمس فى المغيب .

كانت الساعة قد تجاوزت السابعة من صباح الأحد 21 مايو ، عندما كان الدكتور إيد بوبيرز Ed Bowers يندفع بلنشه كعادته فى العطلات للاستجمام والراحة من عمله ، حينما سمع صوتًا بعيدًا . وشاهد شبحًا يطفو على قمة موجة ، وذراعًا بشرية تلوح فى هلع . وتمكن هو وصديق معه من انتشاله من المياه ، وخلال دقائق وصلت إحدى طائرات الهليكوبتر التابعة لحرس السواحل ورفعت نورمان جونز بسلة الإنقاذ . بعد أن قضى فى المياه حوالى 40 ساعة ، وجرفه التيار لمسافة 43 كيلومترًا ، حتى أصبح على بعد ثلاثة كيلومترات فقط من الشاطئ .

أخذت طائرات الهليكوبتر وزوارق حرس السواحل تستكشف مياه خليج المكسيك فى اتجاه مسار التيار للبحث عن الغواص الثالث . وبعد ساعات مضنية عثروا عليه طافيًا وقد أسند رأسه إلى ثياب الغطس التى نزعها عنه . كان جو مارشال يعانى بشدة من نقص السوائل ، وتسلخات فى عنقه ، وتقلصات فى فمه مع الإنهاك التام .

قضى الغواصون الثلاثة عدة أيام في المستشفى ، ولكنه لم يصب أحدهم بضرر بالغ ، ثم عادوا إلى مدينة دالاس . وقد علمتهم المحنة أن يلتزموا بقواعد الغوص الأساسية التى لا يمكن تجاهلها . والاعتماد على النفس ، ومواجهة الشدائد فى عزم ، مع تنمية مواهبهم الخاصة ، فسوف يحتاجون إليها يومًا ما !



بتصرف مختصر عن المصدر :

Sports ilustrated Magazine, By Jim Atkinson, July 1978. Published by Time iMC. , Rockefeller Center, New York, N.y 10020, U.S.A

فهرس



يقدم هذا الكتاب وقائع حقيقية وأحداثا حدثت بالفعل من واقع الحياة . تشكل مأزقا واقعيا يندر حدوثه أو حادثا غريبا ليس له أى تفسير على الإطلاق .. أو تجربة إنسانية حية تضاف إلى تصرفات الأقدار المتراكمة ...

وقائع هى ملح الحياة وثمرة التجارب . وحصيلة العمر . تكشف بتلقائية شديدة عن معدن الإنسان وأصالته . وتبلور الحكمة الكامنة فى مجابهة المصاعب والشدائد . وتلقى الضوء على القوة الكامنة الهائلة داخل كل إنسان . المستمدة من قوة الإيمان والوعى الكامل بالوجود . ودوره فى الحياة ومدى تمسكه بالمثل والقيم والفطرة السليمة ; حتى يصبح إنسانا عظيما بحق . فليس هناك طريق مختصر غير ذلك .



وقائع حقيقية
وأحداث غريبة
ليس لها أى تفسير على الإطلاق





الثمن فى مصر ٣٠٠ مـ
وما يعادله بالدولار الأمريكى
فى سائر الدول العربية والعالم